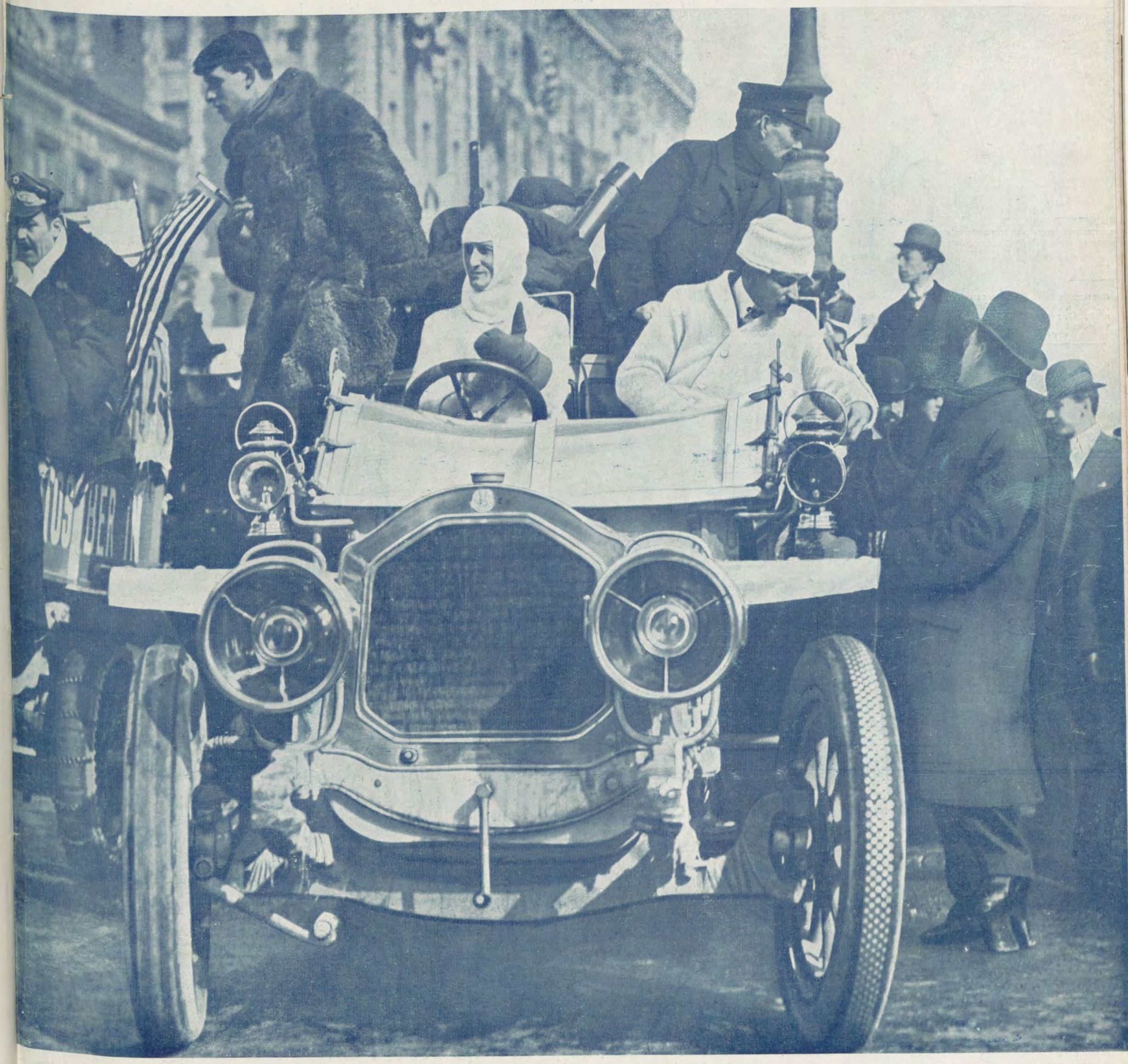
11e Année ø N° 493 — 50 Centimes — 29 Février 1908 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : le Match Stade=Racing



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ø Fermes et Châteaux ø Femina
Musica ø La Vie au Grand Air ø Éditions d'Art
90, Av. des Champs Elysées, et 9, Av. de l'Opéra

LE RAID NEW=YORK=PARIS

La voiture de Bourcier=St=Chaffray quitte New=York, le 12 février.

(Voir pages 130 et 131.)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages, dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR PARFUM ULTRA-PERSISTANT — PARFUM LA CORRIDA — VIOLETTE BRISE EMBAUMÉE

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

AU PAYS DU SOLEIL

Gentleman forcé de rentrer en Amérique céder. service régulier d'automobiles, unique, ayant produit, en 1907, un bénéf. net de 50,000 fr. Matériel import. dont 12 voitures 1res marques. Affaire d'administration. Prix à débattre. Agence Masson, Nice.

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTE

L'obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boîte : 5 francs ; les six boîtes : 28 francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

CYCLES ET AUTOMOBILES GLADIATOR
Direction et Usines au Pré-Saint-Gervais, (SEINE)

LA BICYCLETTE

Gladiator

NE CRAINT AUCUNE COMPARAISON

Demandez le Catalogue 1988, illustré par la photographie, qui vous sera adressé franco.

Le SIROP PHÉNIQUÉ de VIAL
combat les microbes ou germes de maladies de poitrine, réussit merveilleusement dans les *Toux, Rhumes, Catarrhes, Bronchites, Grippe, Enrouements, Influenza.*
VIAL, 1, rue Bourdaloue, PARIS et toutes Pharcies

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg St-Honoré, PARIS et toutes Pharm.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQU
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MO
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R MONSIG PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

Semaine Comique, par Henriot

— Comment pouvez-vous faire un procès-verbal à une auto qui va si vite que vous ne voyez pas son numéro ?
— Dans ce cas, nous dressons procès-verbal à l'automobile suivante.

— Bon ça... après neige Alaska, autos voudront braver Soleil Afrique...
An prochain, verrons grand match sous zones torrides !

— Je ne sais quel travestissement choisir pour ce bal masqué...
— Madame, je vous mettrai une ficelle autour de la taille, et vous serez un ballon captif.

— Je changeais si souvent de pneus que c'était la ruine : j'allais vendre mon auto, quand j'ai essayé des pneus Gaulois ! et depuis, plus un accident, ma chère !

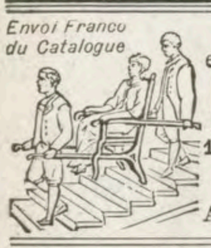
NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de ***LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.***

Envoi Franco du Catalogue



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Officiers Ministériels

CROISSY-S.-SEINE Maison de campagne quai de l'Ecluse, 38. Cont. 2 hect. M. à p. 75.000 fr. Adj. s 1 ench. Ch. des notaires, le 17 mars. S'ad. à Me HOUDART, not. b. Haussmann, 69.

MAISON à Paris, r. des Rigoles, 7e. Cce 2.323 m. 28. R. b. 13.026 fr. M. à p. 130.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. des not. Paris, le 24 mars 1908. S'ad. à Me PLUCHE, notaire, rue de la Chapelle, 33.

TERRAIN r. des Pyrénées, 331. Cont. 292 m. 33. Non loué. Mise à prix 25.000 francs. A adj. s. 1 ench. Ch. des not. Paris, le 24 mars 1908. S'ad. à Me PLUCHE, notaire, rue de la Chapelle, 33.

Vente au Palais, le 11 mars 1908, à 2 heures.

Propriété à Paris **Bd DE BELLEVILLE, 51.**
Cont. 300 m. R. b. env. 7.786 fr. M. à p. 70.000 fr.

Trois pavillons **A PAVILLONS-SOUS-BOIS**
(Seine). Allée du Rendez-vous, 18 et 18 bis et de La Main-Ferme. Faculté de réunion. Contenance totale 1.035 m. 51. Rev. 800 fr., 50 » fr. et 480 fr. M. à p. 8.000 et 4.000 fr.
S'adresser à Mes DUBAIL et Mutel, avoués, et à Me GRANGE, notaire.

MAISON faub. St-Martin, 66. Cce 828 m. 52. Rev. 29 492 fr. M. à p 294.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 24 mars Me P. ROBINEAU, not. 57, fg Montmartre.

Vente au Palais, le 18 mars 1908, à 2 heures.

1° IMMEUBLE A PARIS R. JACOB, 48.
Revenu brut : 27.435 fr. Mise à prix : 350.000 fr.

2° FERME DU GRAND GOURNAY
Commune de Montsoult, canton d'Ecouen (Seine-et-Oise) Contenance : 114 hectares 45 a. 75 c. Revenu : 11.500 francs. Mise à prix : 200.000 francs. S'adresser à Mes DELIHU, Bredin, Paul Salats, avoués, et Me ADER, notaire à Paris et à M. Huet, rue Chauveau-Lagarde, 8.

Vente au Palais, le 11 mars 1908, à 2 heures.

1° SIX MAISONS à Paris RUE ST-LAMBERT
nos 50 et 60. Revenu brut par immeuble environ 7.000 francs. Mise à prix par immeuble 60.000 francs

2° Maison à Paris RUE SAINT-LAMBERT, 62.
Revenu brut env. 11.400 fr. Mise à prix : 110 000 fr.

3° Maison à Paris RUE DESNOUETTES, N° 8.
Revenu brut env. 8.520 fr. Mise à prix : 70.000 fr

4° Maison à Paris RUE DE GRENELLE, N° 170.
Revenu brut environ : 20.000 francs. Mise à prix : 70.000 francs. S'adresser à Mes JOHANET et Gallard, avoués et Duret, administrateur.

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours deu dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIR **1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 3 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA
— **Avoir soin de bien spécifier :** ***Thyroïdine Bouty.***

Agence Générale d'AVIATION & d'AÉROSTATIO

A. FONTAINE & Cie

77, av. de la Grande-Armée. PARIS
Téléphone 672-02
Traitant toutes les opérations se rattachant à l'aéronautisme
CONCESSIONNAIRES des GRANDES MARQUES d'AUTOMOBILE
MAISON DE CONFIANCE

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Février 1908 — N° 493
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Kraemer Jacquelin Tommy Hall (Plaque Lumière.)

UN CHAMPIONNAT DE HOME-TRAINER

Un grand music-hall parisien vient d'organiser un championnat original. Il a engagé quelques coureurs qui se disputent la victoire sur home-trainer. Parmi ceux qui font le plus d'impression, il convient de citer au premier rang le vieux crack Jacquelin, qui a réussi à accomplir les 200 mètres dans le temps stupéfiant de 8 secondes. Sur notre cliché, on remarque, de gauche à droite : Kraemer, Schwab, Jacquelin, Comès, Tommy Hall, Doerflinger. Au second plan, le cadran sur lequel des aiguilles de couleurs différentes marquent les distances respectivement couvertes par les trois coureurs.

EN ROUTE POUR SAN-FRANCISCO

Les concurrents du raid New-York-Paris livrent, depuis quinze jours, un combat acharné contre les éléments et les routes américaines. Iront-ils jusqu'au bout ?

Le mercredi 12 février, une foule énorme s'entassait, vers onze heures, dans Broadway, une des principales artères de New-York, débordant dans la septième avenue et dans les rues environnantes.

Les drapeaux claquaient dans l'air, aux fenêtres des innombrables étages des *sky-scrapers*, des milliers de têtes apparaissaient et, en bas, les doux géants en costume d'amiraux qui constituent la police montée new-yorkaise avaient peine à maintenir derrière les poitrails de leurs chevaux la foule impatiente. Devant l'édifice gigantesque, sorte de tour de Babel moderne qui a nom *Times Buildings*, six voitures étaient rangées. qui allaient bientôt partir pour la plus formidable randonnée automobile qui ait jamais été tentée. Six seulement, car deux des trois voitures américaines avaient déclaré forfait, et la Thomas allait être seule à défendre l'honneur des *strips and stars*. Nos lecteurs connaissent déjà les quatre voitures latines ; nous les leur avons présentées. La voiture américaine est plus qu'elles bâtie en course. Son moteur de 60 chevaux se cache sous un capot gigantesque. Elle comporte deux places seulement, mais ses deux passagers sont les deux gloires d'outre-Océan, Montague Roberts et Harold Brinkes. Ils ne se sont pas chargés d'impedimenta. C'est à peine s'ils emportent la carcasse d'une capote dont ils prendront ailleurs la couverture. Leur tactique : aller le plus vite possible et tenir la tête.

Tout autre est la voiture allemande. Elle affecte, au contraire, la forme d'un camion militaire. Le chef de l'expédition, Kreeppen, est d'ailleurs lieutenant dans l'armée allemande, et tout, à bord, est

Devant l'hôtel du « New-York Times ».

C'est le mercredi 12 février, à 11 h. 15, que fut donné, devant le Times Buildings, *dans Broadway, le départ aux six concurrents du raid New-York-Paris.*

Le départ des concurrents.

Un ciel magnifique et un soleil radieux marquèrent cette première journée. Ce fut la dernière de beau temps ; dès le lendemain les tempêtes de neige sévirent. Une foule énorme se pressait au départ, contenue avec peine par la police à cheval.

organisé et marche avec la discipline d'outre-Rhin. La Protos se propose d'aller moins vite et de laisser filer devant elle les plus pressés. Son poids lui permettrait difficilement une autre façon de mener sa course.

Parmi les nôtres, Saint-Chaffray a l'intention de suivre le premier; Godard et Pons sont moins ambitieux et, d'ailleurs, le dernier, victime d'un accident irréparable, abandonnera dès la première journée, aussi malchanceux sur la terre américaine que dans les déserts d'Asie. Son amour du léger aura été, une fois de plus, sa perte. On ne peut pas faire le Tour du Monde en escarpins vernis.

A 11 h. 15, M. Colgate Hoyt donnait le signal du départ, et, accompagnées de plus de trois cents voitures de toute forme, de tout âge et de toute puissance, les six équipes de héros partaient pour l'inconnu.

(Clichés Brown Brothers.)

La voiture italienne.
La voiture Zust était irréprochable de tenue, toute drapée des couleurs italiennes et américaines.

Il semble, cependant, que, pour le début, Drieghe ait pris le meilleur parti. Au fur et à mesure, en effet, qu'on se rapproche du Nord, on se trouve en présence de difficultés, pour ainsi dire insurmontables, puisque les trains eux-mêmes étaient obligés de s'arrêter dans les jours de tourmente qui ont marqué les premières étapes du voyage. Au contraire, la région parcourue par la Werner, sans ressembler, même de loin, à nos routes de France, est plus praticable.

L'avenir nous apprendra laquelle des deux routes choisies est la meilleure.

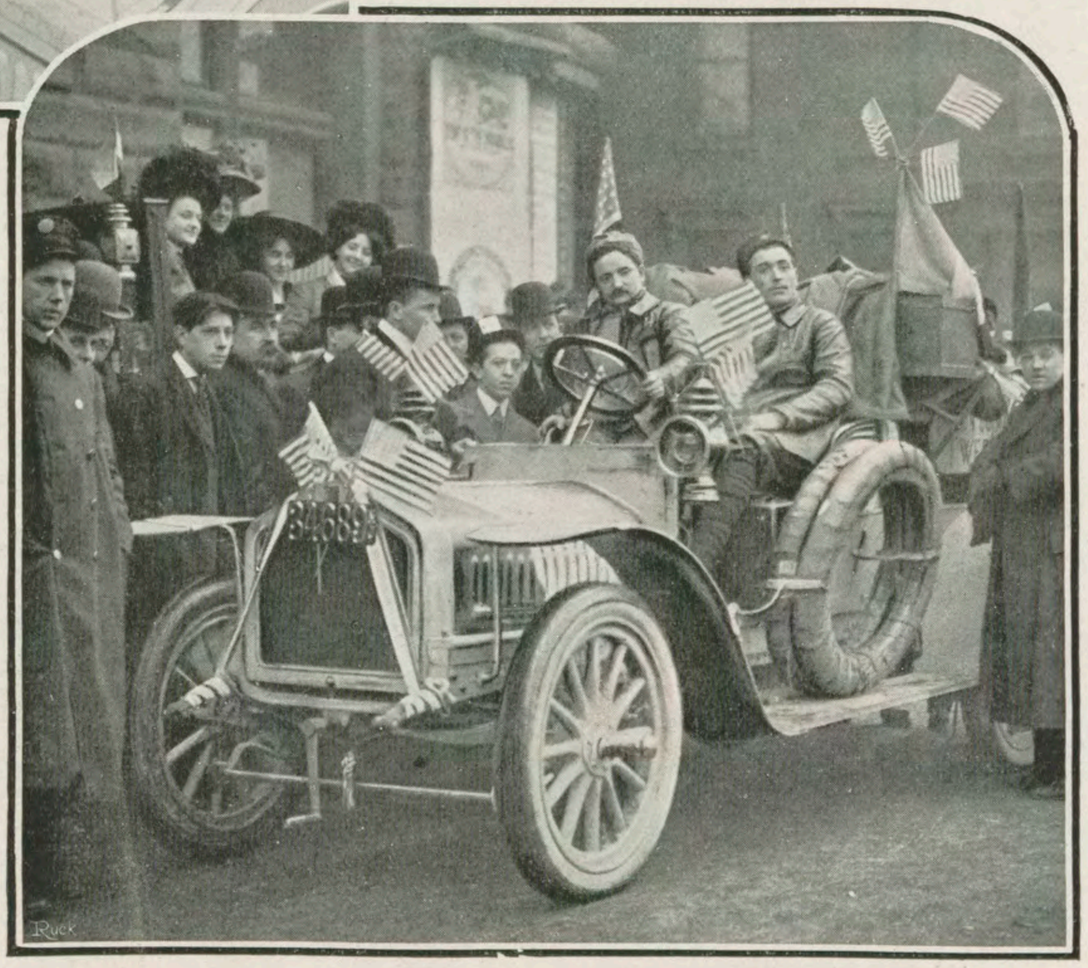
MARCEL VIOLLETTE.

Le mécano photographe.
Autran, le mécanicien de la De Dion est un photographe émérite.

La voiture américaine.
Elle est seule à défendre les couleurs américaines, mais les deux hommes qui la montent sont deux gloires d'outre-mer : Montague Roberts et Harold Brinkes.

Les premières dépêches reçues d'eux nous les ont montrés luttant, sur la route de Chicago, avec les éléments déchaînés, creusant des tunnels dans la neige, brisant à coups de pioche la carapace de glace qui couvrait leurs voitures, faisant parfois vingt kilomètres dans leur journée, et ils n'en sont qu'au début.

Pendant ce temps, la voiture dissidente, conduite par M. Maurice Drieghe était partie le mardi, à 11 heures, au milieu de la même foule, devant l'hôtel du *World*. Mais, prévoyant les neiges, le conducteur avait décidé de prendre par le Sud, par Philadelphie, Gettysburg, Cincinnati, Saint-Louis. Dès la deuxième étape, un dissentiment s'élevait entre les équipiers, et le globe-trotter Lelouvier regagnait par le train Philadelphie, d'où il ne va pas tarder à rejoindre la France.



Celle qui est partie seule
L'expédition De Gauban-Dumont-Werner a pris la route du Sud par Philadelphie et la Pensylvanie. L'un des membres, Lelouvier, a abandonné peu après le départ et vogue vers la France.

LES MÉTHODES ANGLAISE

Par MARC GAUCHER

Depuis la venue en France de plusieurs boxeurs américains, le public a été initié à leur méthode, toute de vitesse et de puissance, bien différente de celle qu'emploient les pugilistes anglais. Une

La garde anglaise.

Dans la méthode anglaise, la garde du boxeur semble devoir protéger plus que dans la méthode américaine, mais ne permet pas de rentrer avec autant d'aisance.

Lorsque je vis le fameux champion californien Sam Mac Vea se mesurer, l'an dernier, contre Craigg, je fus enthousiasmé par sa science et sa précision. Jamais je n'avais vu d'aussi beau boxeur, et pourtant je connaissais à peu près — tous les meilleurs pugilistes anglais. Mais il faut bien convenir qu'entre les champions américains et anglais, la différence est à peu près semblable à celle qui nous sépare des meilleurs Anglais.

Après avoir assisté à cette rencontre, où Sam se joua de son adversaire, je tins absolument à m'entraîner sous la direction d'un athlète aussi complet. Et je crois ne pas avoir eu tort, au contraire. Evidemment, nous ne pouvons nous assimiler en un jour cette méthode complète et parfaite, mais nous faisons des progrès en boxe. Ce qui nous manque, à nous, Français, c'est la vitesse, la précision. C'est ce que possèdent au plus haut point les champions d'Outre-Atlantique. Je suis certain qu'un homme gagnera beaucoup plus à travailler avec un boxeur comme Sam Mac Vea qu'avec Pat O'Keeff, qui est pourtant l'un des meilleurs Anglais, sinon le meilleur. Et je suis reconnaissant à la *Vie au Grand Air* de me donner aujourd'hui l'occasion de dire publiquement à mon ami Sam combien je suis heureux d'avoir été entraîné par lui. Si je suis arrivé à être considéré comme un boxeur de valeur — pour un Français — c'est grâce à mon professeur Leclerc, d'abord, et ensuite, grâce au champion californien.

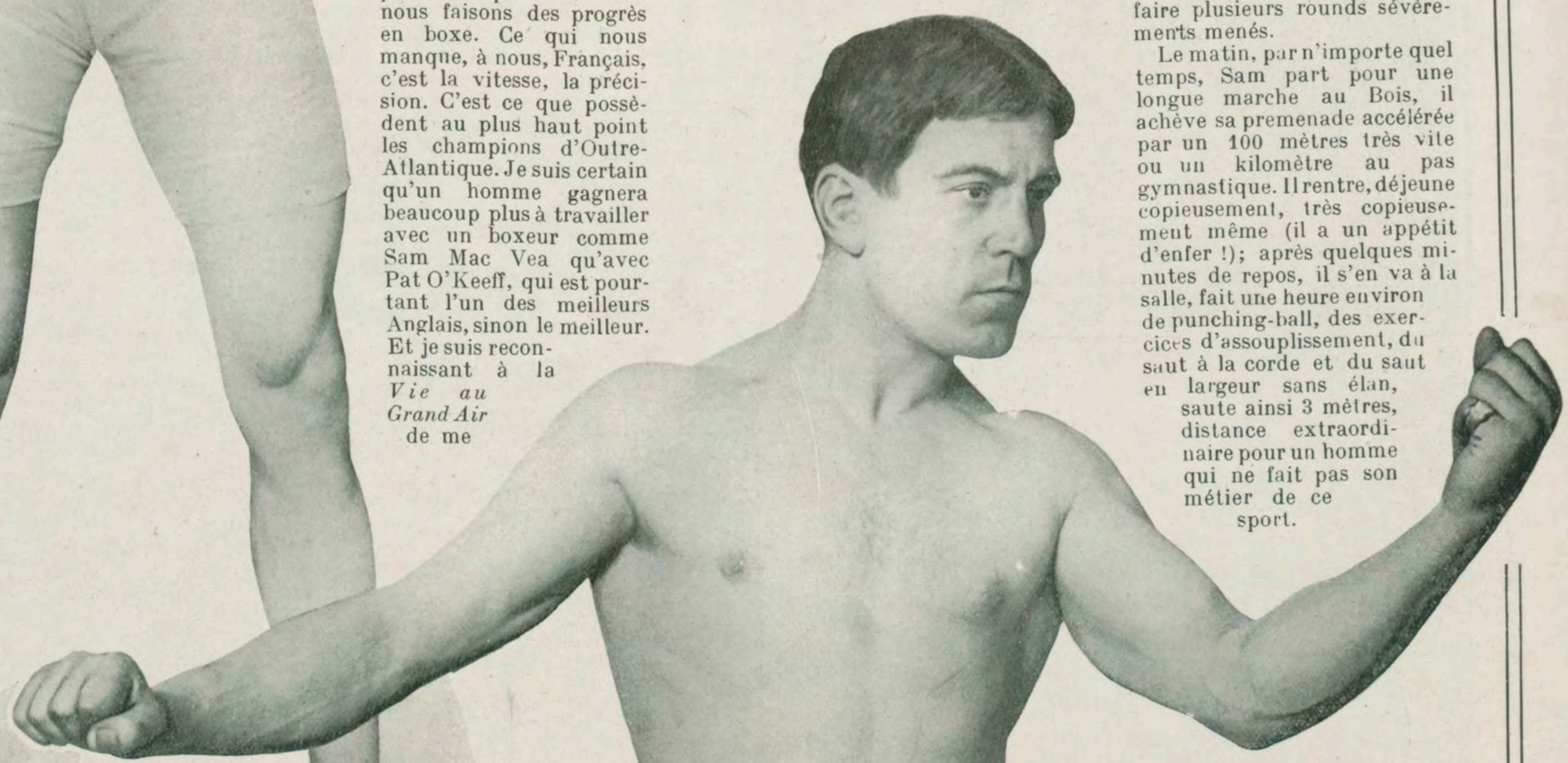
On ne peut se faire une idée du travail que fournit un pareil athlète. Il ne vit que pour la boxe, et du matin au soir s'entraîne avec ardeur. Il est toujours en forme. D'ailleurs, c'est là l'un des points de supériorité des boxeurs américains sur les Européens : ceux-là ne craignent pas le surentraînement, ils sont toujours prêts à matcher, et parfois fournissent jusqu'à deux combats en un mois, tandis que les Anglais n'en disputent pas plus de quatre à cinq par an.

Cette forme constante m'a d'ailleurs toujours stupéfié chez Sam Mac Vea. C'est un homme qui, quel que soit le travail qu'il aura fourni précédemment, sera prêt, à n'importe quel moment, à faire plusieurs rounds sévèrements menés.

Le matin, par n'importe quel temps, Sam part pour une longue marche au Bois, il achève sa premenade accélérée par un 100 mètres très vite ou un kilomètre au pas gymnastique. Il rentre, déjeune copieusement, très copieusement même (il a un appétit d'enfer !); après quelques minutes de repos, il s'en va à la salle, fait une heure environ de punching-ball, des exercices d'assouplissement, du saut à la corde et du saut en largeur sans élan, saute ainsi 3 mètres, distance extraordinaire pour un homme qui ne fait pas son métier de ce sport.

Le jeu des jambes.

Dans la méthode anglaise, le jeu des jambes est souple, mais peu vif.



Le swing anglais.

Le bras se déplace, prenant un élan qui peut nuire à la précision du coup.

Ensuite, quelques boxeurs font assaut avec lui, se relayant, tandis que lui est toujours aussi frais à la fin de son travail qu'au commencement.

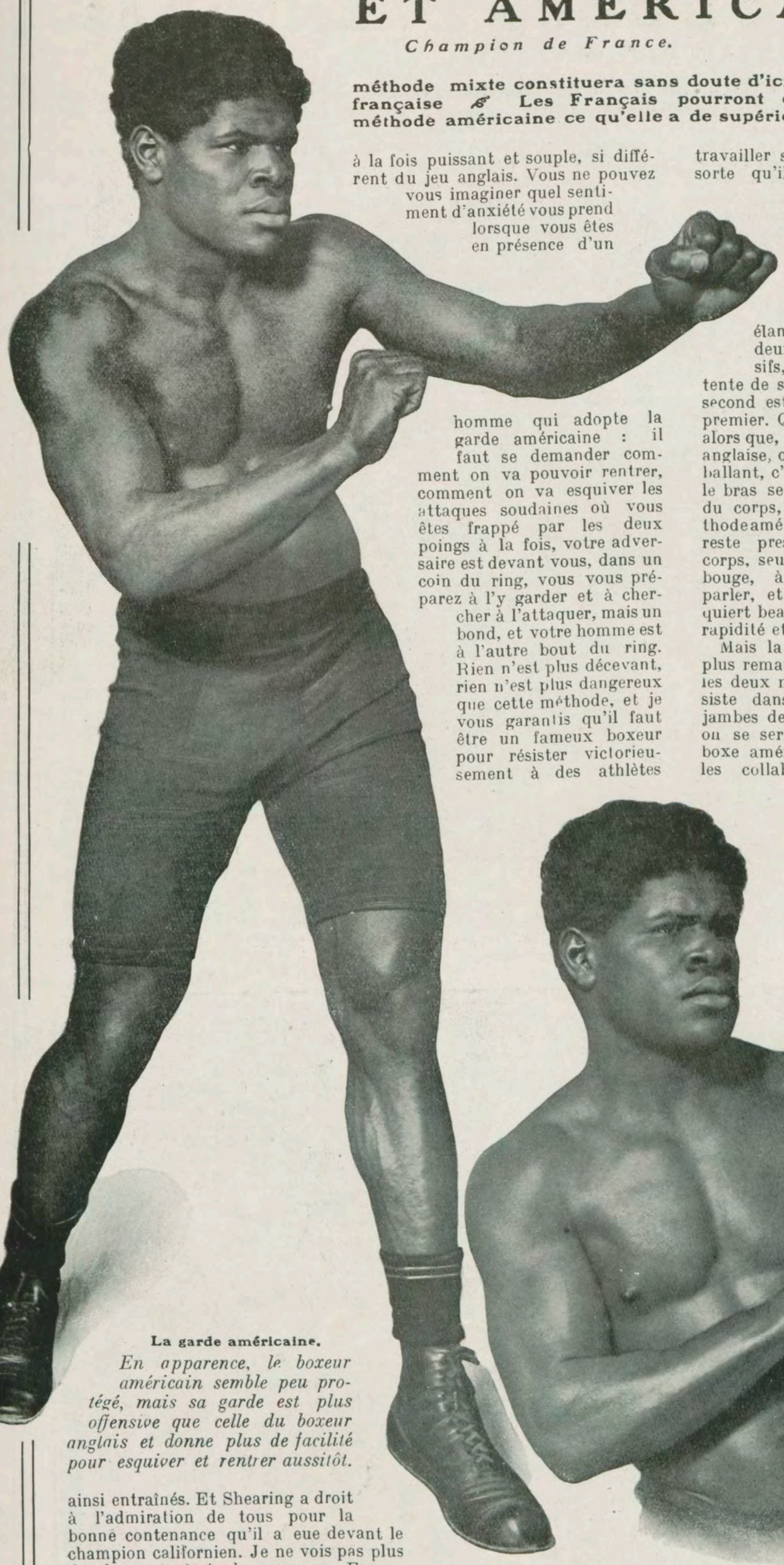
Pourquoi la méthode américaine est supérieure à la méthode anglaise

L'autre soir, au début de la soirée où devait se disputer le match Sam Mac Vea-Shearing, le public assista, non sans plaisir, à une démonstration de la méthode américaine par les deux excellents pugilistes Kid Davies et Charly Williams. Les profanes riaient, trouvant cette façon de boxer très amusante ; quand aux initiés, ils observaient avec admiration ce jeu

ET AMÉRICAINE

Champion de France.

méthode mixte constituera sans doute d'ici peu la manière française ✍ Les Français pourront emprunter à la méthode américaine ce qu'elle a de supérieur aux autres ✍



La garde américaine.

En apparence, le boxeur américain semble peu protégé, mais sa garde est plus offensive que celle du boxeur anglais et donne plus de facilité pour esquiver et rentrer aussitôt.

à la fois puissant et souple, si différent du jeu anglais. Vous ne pouvez vous imaginer quel sentiment d'anxiété vous prend lorsque vous êtes en présence d'un homme qui adopte la garde américaine : il faut se demander comment on va pouvoir rentrer, comment on va esquiver les attaques soudaines où vous êtes frappé par les deux poings à la fois, votre adversaire est devant vous, dans un coin du ring, vous vous préparez à l'y garder et à chercher à l'attaquer, mais un bond, et votre homme est à l'autre bout du ring. Rien n'est plus décevant, rien n'est plus dangereux que cette méthode, et je vous garantis qu'il faut être un fameux boxeur pour résister victorieusement à des athlètes ainsi entraînés. Et Shearing a droit à l'admiration de tous pour la bonne contenance qu'il a eue devant le champion californien. Je ne vois pas plus de deux ou trois hommes en Europe susceptibles de faire aussi bien, aucun de faire mieux.

Ce qui étonne tout d'abord, dans la méthode américaine, c'est la force avec laquelle arrive le coup, alors que le boxeur ne semble pas fournir d'effort. Le pugiliste américain s'habitue à travailler ses muscles de telle sorte qu'ils obéissent immédiatement, se détendent, tels des ressorts, et donnent leur maximum de puissance.

Vous avez sans doute remarqué qu'avec le même élan, Sam peut donner deux directs successifs, par la simple détente de ses deltoïdes. Et le second est aussi dur que le premier. Quant aux swings, alors que, selon la méthode anglaise, on leur donne du ballant, c'est-à-dire que le bras se détache bien du corps, dans la méthode américaine, le bras reste presque collé au corps, seul l'avant-bras bouge, à proprement parler, et le coup acquiert beaucoup plus de rapidité et de précision.

Mais la différence la plus remarquable entre les deux méthodes consiste dans le jeu de jambes des Américains. On dit que seule la boxe française est celle où on se sert des pieds ; on pourrait reprendre cette définition pour la boxe américaine. Les jambes y sont plus que les auxiliaires, elles sont les collaboratrices des poings. Ce jeu, tout de mobilité, sautillant, trépidant exige une souplesse, une rapidité dont on ne peut se faire une idée. Quant au souffle que réclame pareille méthode, ce n'est qu'au prix du plus sévère et du plus long entraînement qu'on parvient à l'acquérir.

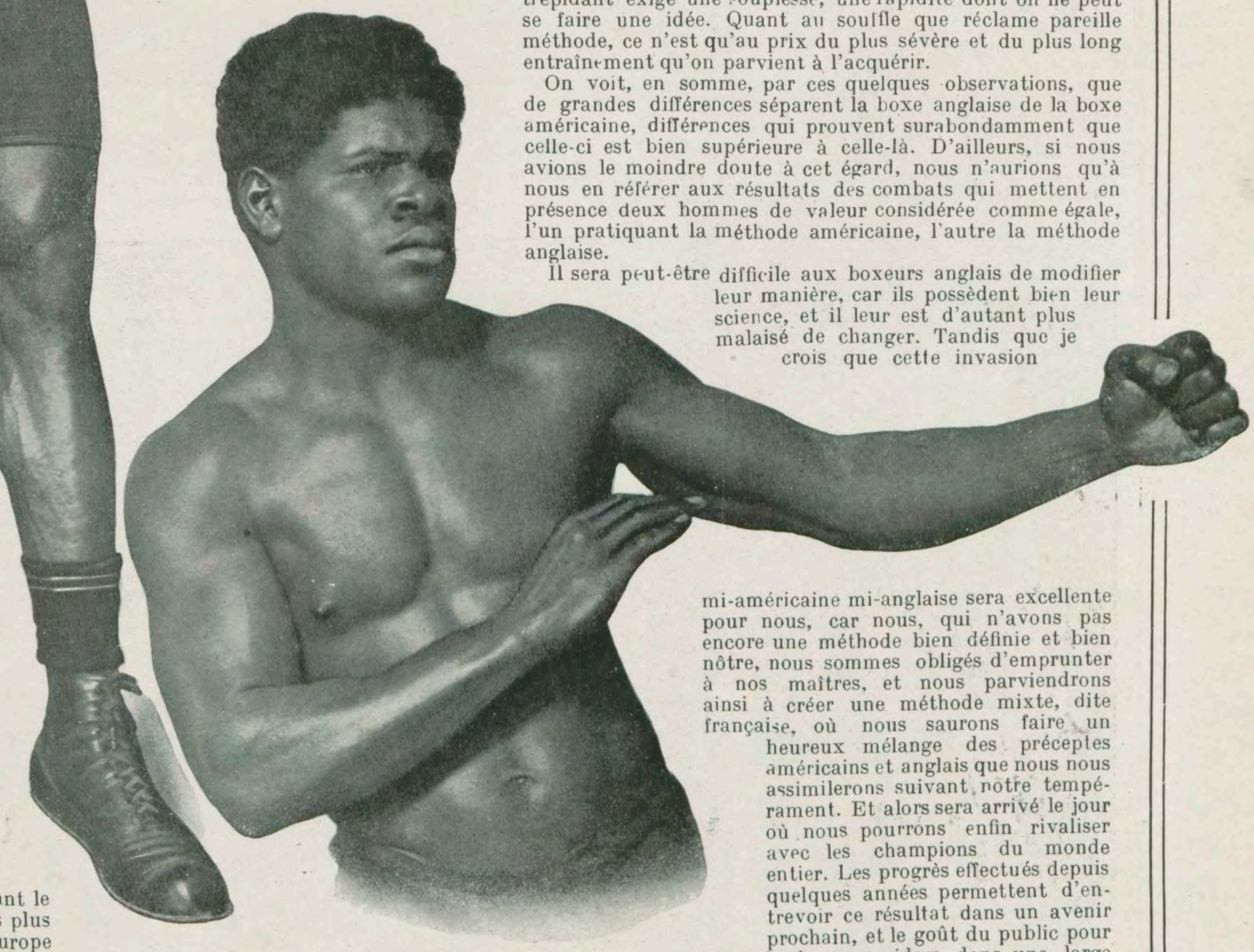
Le jeu des jambes.

Le poids du corps repose sur la jambe gauche, permettant ainsi à la jambe droite de conserver toute sa mobilité pour les déplacements.

On voit, en somme, par ces quelques observations, que de grandes différences séparent la boxe anglaise de la boxe américaine, différences qui prouvent surabondamment que celle-ci est bien supérieure à celle-là. D'ailleurs, si nous avions le moindre doute à cet égard, nous n'aurions qu'à nous en référer aux résultats des combats qui mettent en présence deux hommes de valeur considérée comme égale, l'un pratiquant la méthode américaine, l'autre la méthode anglaise.

Il sera peut-être difficile aux boxeurs anglais de modifier leur manière, car ils possèdent bien leur science, et il leur est d'autant plus malaisé de changer. Tandis que je crois que cette invasion mi-américaine mi-anglaise sera excellente pour nous, car nous, qui n'avons pas encore une méthode bien définie et bien nôtre, nous sommes obligés d'emprunter à nos maîtres, et nous parviendrons ainsi à créer une méthode mixte, dite française, où nous saurons faire un heureux mélange des préceptes américains et anglais que nous nous assimilerons suivant notre tempérament. Et alors sera arrivé le jour où nous pourrons enfin rivaliser avec les champions du monde entier. Les progrès effectués depuis quelques années permettent d'entrevoir ce résultat dans un avenir prochain, et le goût du public pour la boxe y aidera dans une large mesure.

MARC GAUCHER.



Le swing américain.

Court, net, précis, telles sont les caractéristiques du swing américain.

CEUX QUI VOLERONT EN 1908

Par FRANÇOIS PEYREY

Le succès d'Henri Farman a suscité chez les partisans du plus lourd que l'air une noble émulation, et de tous les côtés se construisent de nouvelles machines à voler

Depuis la conquête du Grand Prix d'aviation par Henri Farman, le 13 janvier dernier, nous n'avons pas eu l'occasion de reparler des machines volantes. Mais nous ne saurions avoir ni le mauvais goût ni l'excessive exigence de nous plaindre d'un repos forcé de quelques semaines. La pelouse de Bagatelle, relativement exiguë, et qu'encerclent les beaux arbres que vous connaissez, ne peut être mise à contribution que pour de simples galops d'essai. L'essor définitif d'un aéroplane demande un plus vaste champ d'expériences. Quant au terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, il fut converti par les dernières pluies en un véritable cloaque soigneusement entretenu par les sabots des chevaux d'arme, voire les pieds infatigables de fantassins multiples et résignés.

Mais le printemps vient. Dès l'avril tiède et gai — en mars, peut-être — les nombreux aéroplanes en construction seront terminés et nous aurons la joie de voir s'épanouir à peu près quotidiennement la nouvelle science, le sport nouveau, l'automobile aérien.

Nous allons, en attendant le retour du soleil, passer en revue, si vous le voulez bien, ces machines volantes. Nous commencerons par l'aéroplane Gastembide-Mengin. Tout dernièrement, il prit son canter à Bagatelle, qui ne lui suffira, d'ailleurs, bientôt plus.

L'aéroplane Gastembide-Mengin Les ailes de ce « monoplan » ont une envergure totale de 10 m. 50. Elles affectent, en projection horizontale, la forme d'un trapèze de 5 mètres de hauteur, et dont les bases mesurent 3 mètres du côté du corps, 1 m. 70 à l'extrémité opposée. Longueur du corps quadrangulaire : 5 mètres.

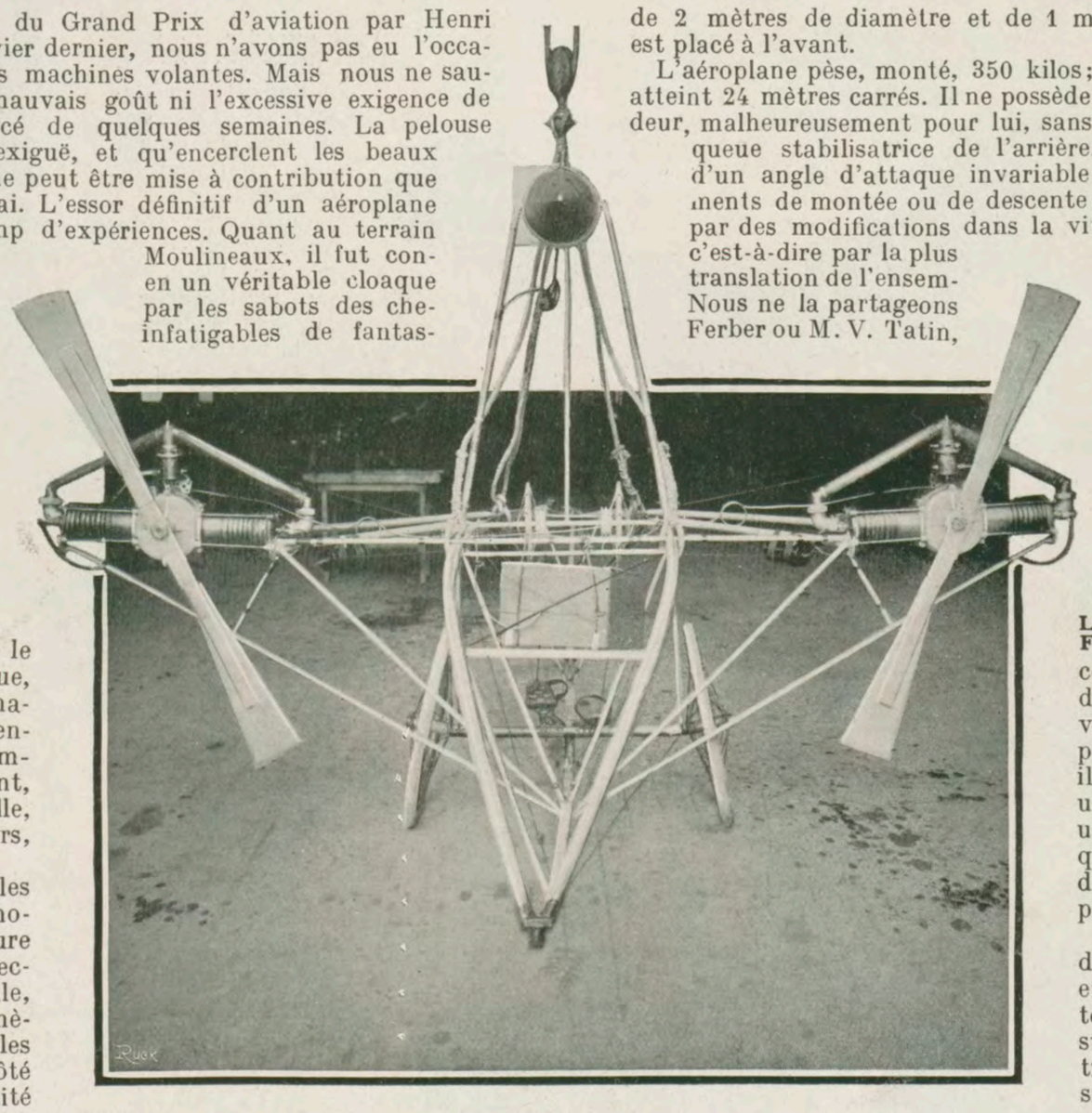
Un moteur Antoinette, de 50 chevaux, 8 cylindres, actionne directement une hélice de 2 mètres de diamètre et de 1 m. 30 de pas. Ce propulseur est placé à l'avant.

L'aéroplane pèse, monté, 350 kilos; sa surface portante totale atteint 24 mètres carrés. Il ne possède pas de gouvernail de profondeur, malheureusement pour lui, sans doute, mais simplement la queue stabilisatrice de l'arrière. Ses auteurs se contentent d'un angle d'attaque invariable; ils pensent que les mouvements de montée ou de descente ne doivent être obtenus que par des modifications dans la vitesse de rotation de l'hélice, c'est-à-dire par la plus ou moins grande vitesse de translation de l'ensemble. C'est une opinion. Nous ne la partageons pas plus que le capitaine Ferber ou M. V. Tatin, aviateurs notoires, comme on sait.

Les premiers résultats obtenus, après anicroches bien naturelles au début, ont été néanmoins satisfaisants. L'aéroplane put, monté par le mécanicien Boyer, accomplir plusieurs vols de 100 et 150 mètres. Nous en reparlerons.

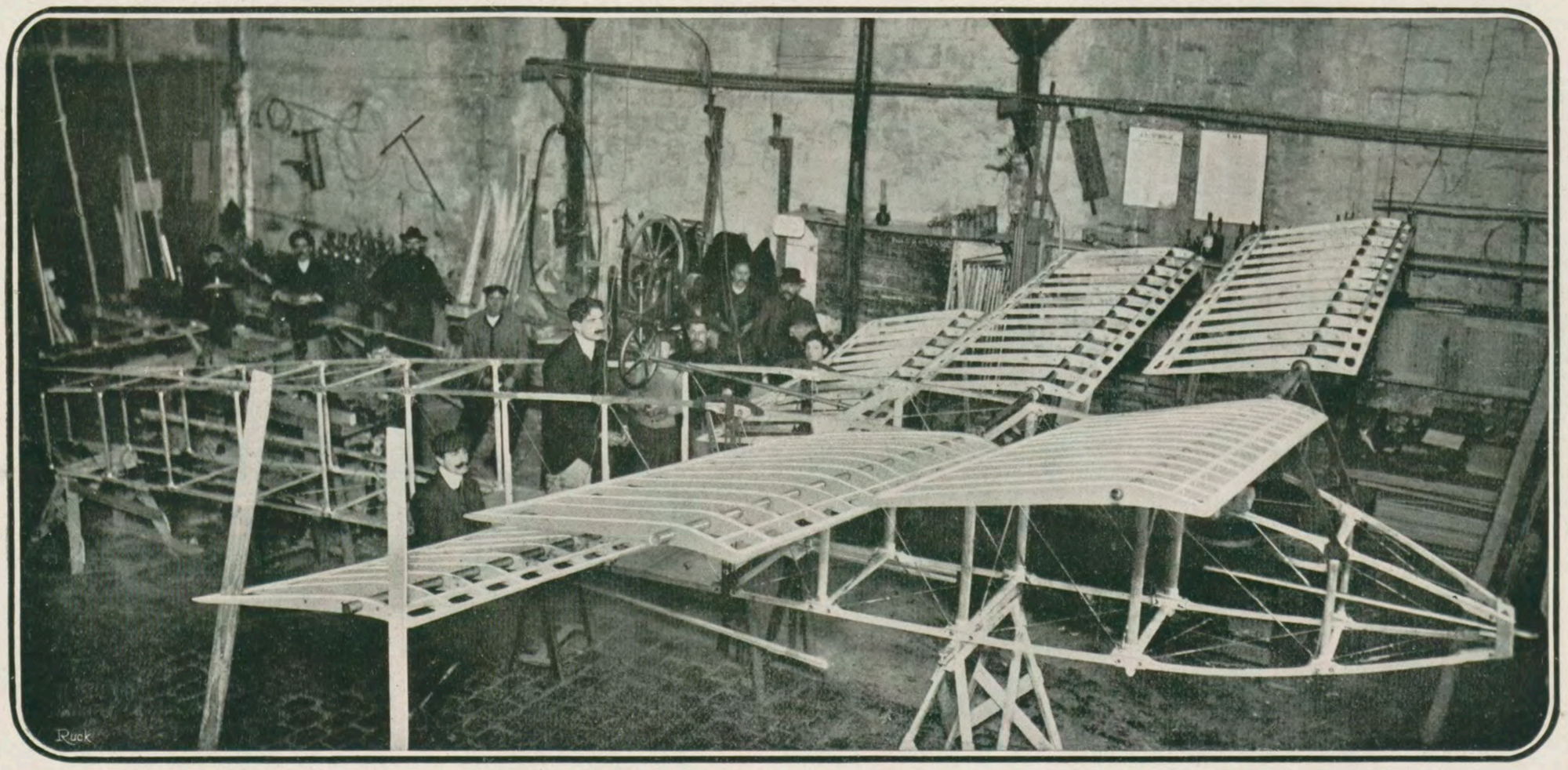
L'aéroplane Farman II M. Henri Farman ne s'est pas contenté de modifier la voilure du victorieux oiseau artificiel, voilure aujourd'hui constituée par une étoffe caoutchoutée : il a mis en outre en chantier un nouvel appareil d'aviation, un aéroplane à surface unique qui sera terminé sous peu, et dont voici les caractéristiques principales.

Type Langley, à cinq paires d'ailes en tandem, dont trois en avant, deux en arrière, montées en escalier, si j'ose dire, sur un corps fuselé de 14 mètres de longueur. Leur disposition les empêche de se masquer mutuellement, de produire des réactions nuisibles les unes sur les autres. L'envergure des ailes d'avant atteint 7 mètres; celle des ailes



Le Mixte *Santos-Dumont*.

Le nouvel appareil de Santos-Dumont sera constitué par un petit ballon de 500 mètres cubes, à la nacelle duquel seront fixés des plans stabilisateurs. Deux moteurs horizontaux de 6 chevaux actionneront les hélices.



Le monoplane d'Henri Farman.

Cet appareil, du type Langley, comportera cinq paires d'ailes disposées en tandem en escalier. Il est muni d'un moteur de 35 chevaux, à refroidissement par air.

d'arrière est moindre. Le plan d'avant pivote autour d'un axe transversal passant par son centre de pression et sert ainsi de gouvernail de profondeur; gouvernail vertical à l'extrême arrière. Surface totale : 45 mètres carrés environ. Poids approximatif : 600 kilos.

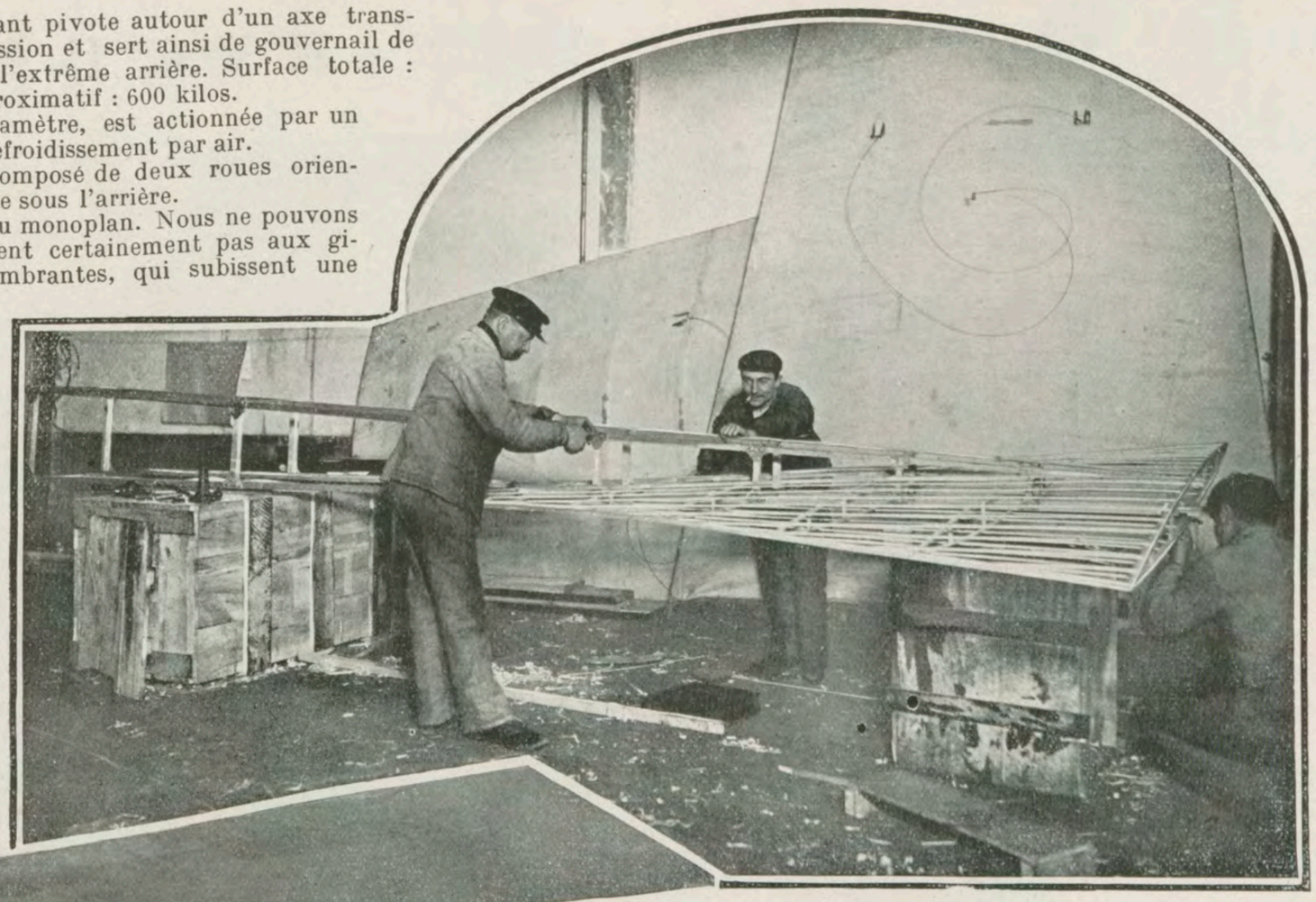
L'hélice tractice, de 2 m. 50 de diamètre, est actionnée par un moteur Renault, de 35 chevaux, à refroidissement par air.

Le tout est porté sur un châssis composé de deux roues orientables à l'avant et une roue porteuse sous l'arrière.

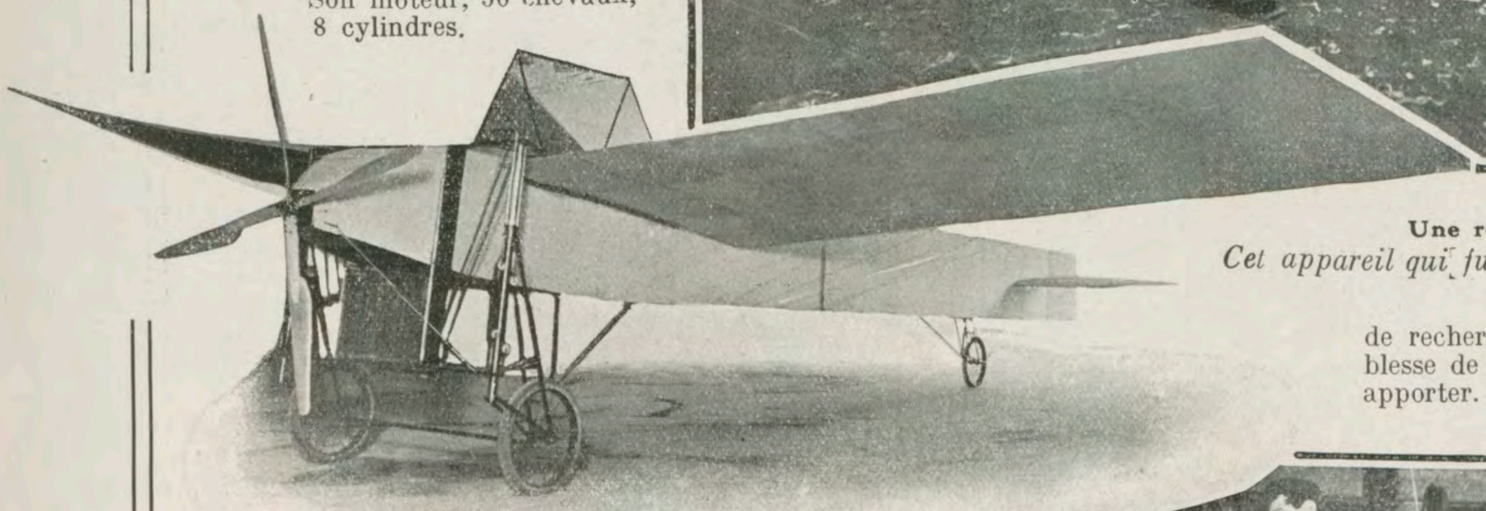
Henri Farman veut donc tâter du monoplan. Nous ne pouvons que l'approuver. L'avenir n'appartient certainement pas aux gigantesques cellules, lourdes, encombrantes, qui subissent une résistance considérable à l'avancement.

Les aéroplanes Blériot Le type Langley a été adopté la première fois en France par M. Blériot. Nous avons déjà parlé des travaux, de l'énergie, des expériences de cet aviateur aussi sympathique que distingué.

Or, M. Blériot, poursuivant des essais avec une ténacité louable, a construit deux nouveaux aéroplanes atteignant l'un et l'autre 14 mètres de longueur. Le premier rappelle le dernier appareil expérimenté à Issy; ses lignes, cependant, sont plus effilées. Son moteur, 50 chevaux, 8 cylindres.



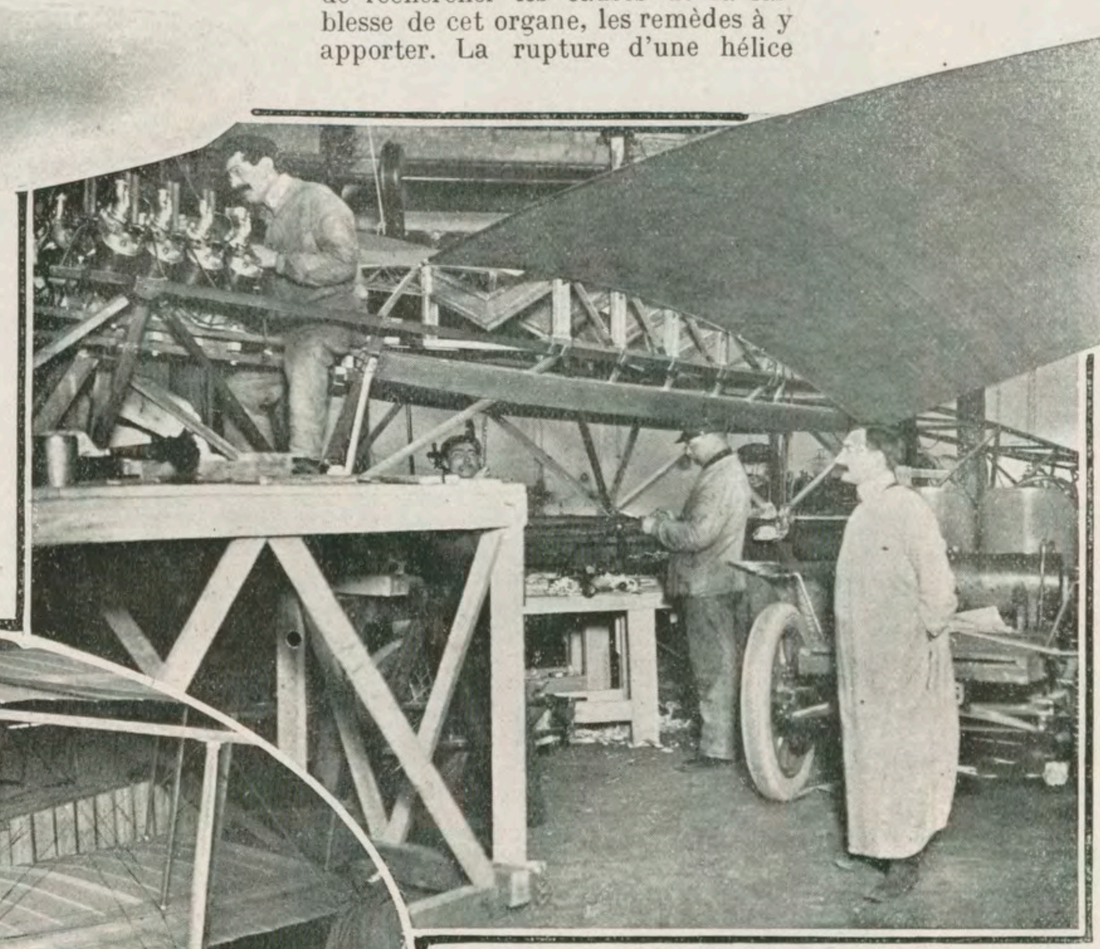
Une réparation au Gastembide et Mengin.
Cet appareil qui fut détérioré dans une chute récente est doté d'un moteur de 50 chevaux.



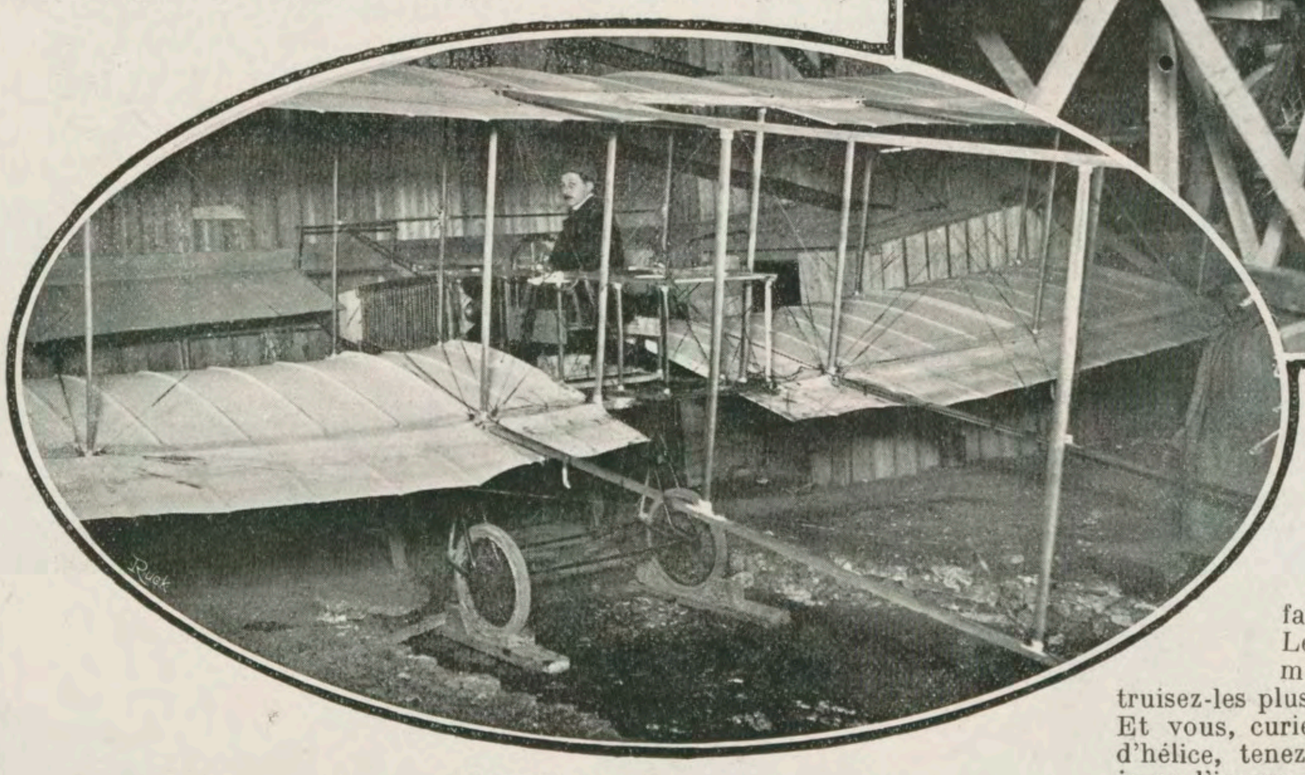
Le nouvel aéroplane Blériot.
M. Blériot a construit deux appareils monoplan qui seront munis de moteurs de 50 chevaux à 8 cylindres pour l'un et 16 pour l'autre.

Le second présente une section rectangulaire à l'avant, triangulaire à l'arrière. Celui-ci sera actionné par un moteur de puissance égale, mais comportant 16 cylindres.

La partie mécanique a déjà été mise à l'essai. Il est regrettable que nous ayons à enregistrer une nouvelle avarie de rechercher les causes de la faiblesse de cet organe, les remèdes à y apporter. La rupture d'une hélice peut être très grave. La branche, violemment projetée, peut tuer, lorsque l'aéroplane évolue sur le sol, un spectateur de l'expérience, ou faire chavirer la machine volante en plein vol! Les deux cas sont également à redouter. Faites donc marteler vigoureusement vos hélices, aviateurs; construisez-les plus solidement, quitte à augmenter le poids à sustenter. Et vous, curieux de l'aviation, gardez-vous avec soin des éclats d'hélice, tenez-vous prudemment à distance. Ce dernier conseil, je ne l'ignore pas, ne sera pas écouté. La mentalité de la foule est aussi déconcertante que le gros inconvénient précité.



L'aéroplane Antoinette.
La particularité de cet appareil consiste dans ses ailes concaves. Il est mu par un moteur de 100 chevaux 16 cylindres et comporte deux places.



Le cellulaire Delagrange.
Delagrange reste fidèle au type cellulaire, qui a si bien réussi à Farman, quoique personnellement il n'ait pas eu la même chance.

d'hélice. Les hélices aériennes se brisent avec une facilité qui déconcerte. Tous nos aviateurs, sauf M. R. Esnault-Pelterie, ont trop souvent vu leurs propulseurs se rompre près du moyeu. Il est indispensable

La place nous manque aujourd'hui pour analyser les autres appareils d'aviation dont la plupart sont d'ailleurs plus ou moins connus de nos lecteurs. Nous parlerons la semaine prochaine de l'appareil Antoinette, de ceux d'Esnault-Pelterie, de Zens et de Kapferer.

(A suivre).

François Peyrey.

LE DIABOLO EST-IL UN JEU OU UN SPORT ?

La Vie au Grand Air

Concours de saut.
Ces jeunes filles disputent un concours de saut en hauteur.

La réception du diabolo.
Le joueur se prépare à recevoir le diabolo, lancé de loin.

Le lancement.
Rien n'est plus gracieux que la pose du joueur lançant le diabolo en hauteur.

Pour les petites filles
Petits et Grands jouent au diabolo.

Une figure
Cette figure difficile tient plus du jeu que du sport.

Le joli revers.
Le joueur se prépare à recevoir le diabolo par un revers aussi difficile qu'élégant, et, du même élan, il va le relancer à son adversaire.

L'équilibre sur les baguettes.
Après avoir lancé en l'air votre diabolo, vous le recevez sur vos baguettes croisées, et il continue à tourner.

Equilibre sur le fil.
Cet exercice demande une grande précision : il consiste à faire rouler insensiblement le diabolo d'un bout à l'autre du fil, après lui avoir imprimé une forte rotation.

Le diabolo auquel s'exercent tous les enfants sur les promenades peut-il devenir un sport? De quelle façon doit-il être pratiqué pour y parvenir ?

LORSQUE, sur les promenades, nous assistons aux joyeux ébats d'une foule d'enfants qui s'exercent à lancer dans les airs le léger diabolo et à le recevoir sur le fil des baguettes, nous considérons ce jeu comme un agréable passe-temps, mais bien des personnes ne peuvent se faire à l'idée que, pratiqué autrement, il deviendra un sport, un sport passionnant. C'est là, justement, l'avantage du diabolo, qu'il réunit, à la fois, les qualités du jeu et celles du sport, et qu'enfants et athlètes peuvent aussi bien s'y livrer.

Evidemment, les virtuoses que nous avons vus et applaudis dans les music-halls nous ont étonnés par la maëstria avec laquelle ils se servent de ce petit appareil, mais ce sentiment d'admiration est provoqué par le spectacle de l'effort vaincu, non par celui des qualités sportives développées, vu qu'elles sont nulles. Et, pour ma part, je connais un jeune prodige qui obtient tout ce qu'il veut de son diabolo et qui sera incapable de jouer une partie de diabolo-tennis.

La réciproque est d'ailleurs vraie. Et je préfère le véritable athlète aux petits phénomènes, de même que j'aime mieux entendre Raoul Pugno ou Diémer qu'un acrobate qui jouera du piano la tête à l'envers, ou en tournant le dos au clavier ou en se mettant la tête dans un sac.

Les premières règles du diabolo-tennis ont été données dans un article que j'ai écrit, il y a trois ans, dans *Femina*. A cette époque, les diabolistes étaient regardés comme des bêtes curieuses, et jamais on ne se serait imaginé que ce sport jouirait aujourd'hui de la vogue dont il bénéficie dans tous les milieux, dans tous les pays.

Le diabolo-tennis se joue comme le tennis ordinaire et nécessite beaucoup plus de coup-d'œil, d'adresse et de souplesse que celui auquel il a emprunté ses règles. Il est, en effet, très difficile de projeter le petit appareil d'un camp à l'autre et de le recevoir. Ce n'est qu'après un long et très délicat apprentissage que les joueurs y parviennent. L'effort fourni est très athlétique et permet à ceux qui pratiquent ce sport de développer leurs muscles, d'une façon très hygiénique et très saine.

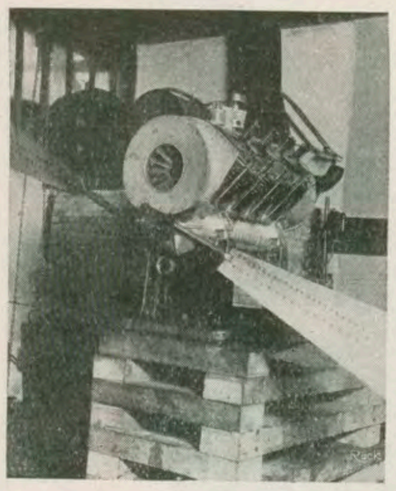
Jusqu'ici, divers concours ont été organisés, peu d'épreuves ont été réservées au diabolo-tennis, qui nécessite un long entraînement. Peu d'exercices offrent autant d'avantages, et ce n'est pas une mince gloire pour le diabolo, que nous allons voir réapparaître avec les beaux jours.

JACQUES MORTANE.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



La maison Renault vient de construire un nouveau moteur destiné aux aéroplanes. Nous le verrons bientôt à l'œuvre.

JUSTICE DISTRIBUTIVE

Les hasards de l'existence — un tapis secoué par la fenêtre après l'heure réglementaire — m'avaient conduit, l'autre jour, à la Cour de Mai. On sait qu'on désigne sous ce nom poétique le tribunal de simple police, qui siège au Palais de Justice de Paris, dans un sous-sol. Le franc d amende traditionnel — seize francs avec les frais — obtenu, l'idée me prit de rester quelques instants. Aussi bien, j'aperçevais çà et là, parmi les assistants, des figures de connaissance, chauffeurs infortunés que la fâcheuse contravention avait amenés sur ces bancs.

Ce fut bientôt leur tour. Ah! ce ne fut pas long ! Le greffier commença :

— Je vais faire l'appel, vous répondrez ; présent, rien à dire!

—Mais pardon, répartit l'un, si j'ai quelque chose à dire ?

— Comme vous voudrez ; mais, vous savez, c'est dans votre intérêt, cela vous coûterait plus cher.

Je ne tardai pas à m'en apercevoir. Un conducteur de bonne maison, correct sous la livrée, sommeillait à demi. On l'appelle : il n'entend pas.

— Un franc ! dit le juge, en en appelant un autre, quand le voisin de l'intimé le secoue.

—Dis donc, on vient de t'appeler, tu es condamné.

L'autre se lève et appelle le greffier.

— On m'a appelé, tout à l'heure ; je n'ai pas entendu, mais je suis là ; j'ai quelque chose à dire.

— Approchez, que désirez-vous ?

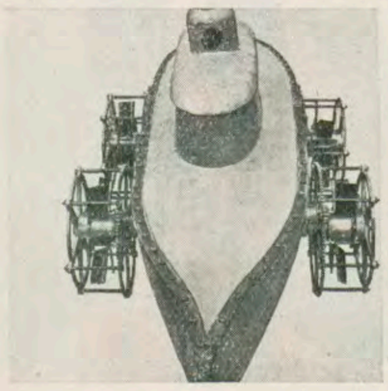
— J'ai à dire que je ne reconnais pas la contravention Je n'étais pas dans mon tort, et...

— C'est bien, deux fois cinq francs et deux jours !

Le malheureux était ébaubi. On le serait à moins. Que le juge distribue ses amendes à tort et à travers, on commence à s'y habituer. Mais on ne peut admettre que le seul fait, pour un contrevenant, d'avoir répondu à l'appel puisse faire décupler l'amende qui lui avait été d'abord infligée et lui faire ajouter, par surcroît, deux jours de prison.

Si c'est pour cela que nous avons pris la Bastille !...

MARCEL VIOLLETTE.



Modèle de sous-marin muni de 4 roues à palettes rotatives, qui vient d'être soumis au ministère de la Guerre et qui, paraît-il, aurait des chances d'être accepté.

CYCLISME

Le comingman Hourlier, gagnant de belles courses, l'un des sprinters français sur lesquels on fonde le plus d'espoir.

L'ENTRAINEMENT MÉCANIQUE

Ce n'est pas sans une certaine joie que j'ai constaté, l'autre semaine, la défaite de Darragon au Vélodrome d'Hiver. Outre que cela nous changeait un peu, elle faisait triompher une fois de plus une théorie qui m'est chère, à savoir que dans les courses derrière motocyclettes la valeur de l'homme est annihilée par celle du pacemaker. Et mon regret de voir battre le Darragon a été de ce chef bien amoindri.

Il est incontestable que derrière entraînement mécanique, pas un seul stayer ne possède la virtuosité de notre crack national. Il avait un entraîneur remarquable, André, le meilleur avec Hoffmann. Du jour au... surlendemain, ce pacemaker lui est enlevé au profit d'un coureur honnête, mais peu brillant. Et ce qui devait arriver est arrivé : Darragon, ayant eu recours à un entraîneur auquel il n'était pas habitué, en a été réduit à assister en spectateur à la course, se contentant de voir ses adversaires tourner plus vite que lui Et pourtant ni Parent, le vainqueur, ni Contenet, quoique excellent, ne peuvent lui être comparés.

Nous ne pouvons donc conclure qu'une chose, c'est que le demi-fond derrière motocyclette n'a rien de sportif, qu'il est même la négation du sport. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'à l'heure actuelle nous assistons aux exploits de stayers qui, lorsqu'ils n'avaient pas encore jeté leur dévolu sur le demi-fond, se rendaient ridicules par leur nullité et leur absence de qualité. C'est suivre un peu trop à la lettre les paroles de l'Evangile : « Les derniers seront les premiers ».

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 16 au 21 février.

CYCLISME

Dimanche 16 février.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Jacquelin-Van den Born* (1.000 mètres): 1. Jacquelin ; 2. Van den Born.

Course de demi-fond (1 heure derrière motos) : 1. Parent (78 kilomètres 100) : 2 Contenet ; 3. Darragon.

ATHLÉTISME

Dimanche 16 février

Colombes. — *Championnat de Paris de Cross-Country.* — Classement individuel : 1. Fayollat (Sporting Club de Vaugirard) : 2. Keyser ; 3. Courbaton. — Classement par équipes : 1. Métropolitan Club ; 2. S. A. de Montrouge ; 3. Union Sportive de l'Est.

Dimanche 16 février.

Polo. — Le R. C. F. de France bat l'Association Sportive Française par 30 points à rien.

Parc des Princes — Le Stade Français bat le Cercle Amical par 50 points à 6.

HIPPISME

Dimanche 16 février.

Auteuil. — *Prix de Billancourt* (Steeple-Chase 4.200 mètres) : 1 Nippon II, à M. F. Thiebaux (J. Bartholomew) ; 2. Coquet ; La Chaldée. (7 partants.)

Prix Kerym (Haies 3.100 mètres) : 1. Pharaon à M. Veil-Picard (Parfrement) ; 2. Bol ; 3. Star-Ruby. (12 partants.)

Jeudi 20 février.

Auteuil. — *Prix Bougie* (Haies, 3.100 mètres) ; 1. Journaliste, à M. E. Fischhof (Piggott) ; 2. Milon II ; 3. Brantôme II. (6 partants.)

ERRATUM

Une coquille regrettable — un chiffre tombé à la mise en pages — nous a fait parler, dans un récent numéro, des *800* ouvriers des usines de Dion-Bouton. C'est *2.800* qu'il fallait lire. Tous nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes. On trouvera d'ailleurs plus loin une série de documents typiques sur l'accroissement continu des usines de Puteaux.

BIBLIOGRAPHIE

P. ROUÉ (Avocat). *Code pratique de l'Automobilisme et du Cycle.* — Voilà enfin les chauffeurs, les propriétaires d'automobiles et les cyclistes en possession d'un guide sûr et d'un conseiller. L'auteur qui a étudié spécialement tout ce qui touche aux sports, a réuni dans un charmant volume ce qui peut intéresser les sportsmen.

Voir les avantages aux abonnés p. IV des annonces.

ATHLÉTISME

Le meilleur arrière Gallois H. B. Winfield, célèbre par la précision et la longueur de ses coups de pied.

LES TRACÉS DE CROSS-COUNTRY

Au championnat de Paris de cross country, il n'y eut qu'une ombre au tableau : ce fut le tracé, si toutefois je puis comparer un tracé à une ombre. Non pas que je veuille incriminer ici les dévoués qui ont été semer des papiers durant 15 kilomètres. Ils ont fait ce qu'ils ont pu, les pauvres, mais pouvaient-ils vraiment trouver le moindre accident de terrain dans une plaine aussi plate qu'un billard et où des maisons remplacent les taillis absents. Le parcours était vraiment par trop anglais, et, n'eût été un labouré copieux mais où paraît-il, on pouvait largement couper, la course ne comprenait que des routes et des tours de piste sur l'hippodrome, ce qui, pour un cross country, est vraiment trop facile.

N'y avait-il donc pas moyen de trouver à Enghien où à la Marche d'autres champs de courses environnés de bois, où l'on eût pu, tout en faisant une recette, tracer un cross country vraiment digne de ce nom ?

Ce n'est pas de cette façon que nous arriverons à pouvoir triompher des Anglais, habitués dans leur pays à des parcours plus pénibles. Le cross n'est pas, vous le savez, de la course sur piste. Alors, pourquoi vouloir l'y assimiler? Il est évident qu'il est beau, lorsque nous lisons des journaux, de constater que les pédestrians ont accompli des temps presque aussi vites que sur piste, mais nous ne faisons pas du sport pour nous illusionner. Nous cherchons avant tout a égaler les meilleurs

Et ce n'est pas ainsi que nous y parviendrons.

L. DE FLEURAC.

HIPPISME

Le levrier Hallow Eve, à M. E. Hultons, qui vient de remporter l'épreuve finale de la Waterloo Cup.

LES CHEVAUX PLACÉS

Dans sa dernière session, le Comité consultatif permanent des courses a réglé une question qui intéresse spécialement le public des courses. Il s'agit de l'obligation de faire courir les chevaux pour les places.

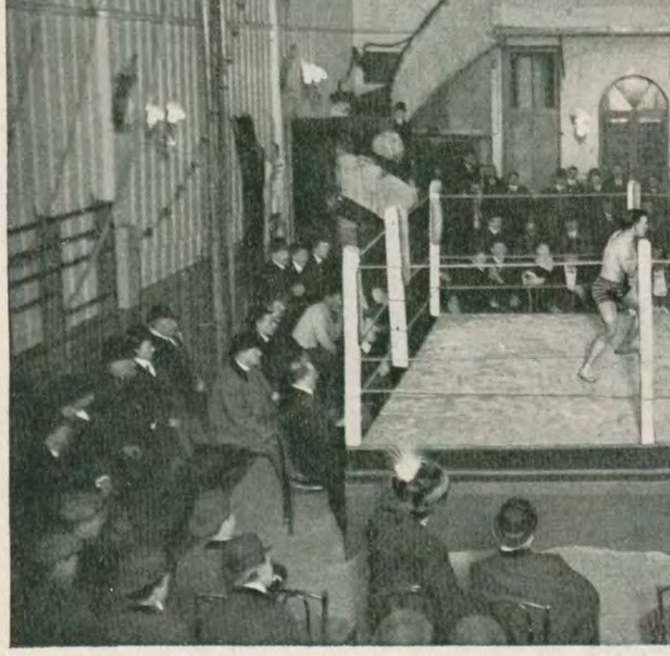
Les partisans de cette obligation s'appuient sur ce fait que, du moment que le Pari mutuel reçoit des enjeux sur les chevaux placés, on doit exiger que les jockeys imposent à leur monture le maximum d'effort destiné à les rapprocher le plus possible du gagnant.

Cette théorie, si elle semble rationnelle au premier abord, offre cependant de nombreux inconvénients. Les chevaux de pur sang sont des organismes délicats ; il peut être dangereux souvent d'imposer à un animal impressionnable une lutte prolongée, qui le dégoûtera à jamais de son métier. Un exemple me vient à l'esprit : Lavandier, par Childwick et Common Lavendees, était un excellent poulain, qui donnait de grandes espérances à son entourage ; lors de sa rentrée, à 3 ans, dans le Prix Delâtre de 1903, son jockey Rigby exigea de lui, à la fin du parcours, un effort inutile d'une brusquerie exagérée ; de l'aveu même de son entraîneur, cette brutalité eut une répercussion sur toute sa carrière.

Certes, l'intérêt de ceux qui jouent placé mérite considération; mais la solution à laquelle s'est rallié le Comité semble la meilleure. Il y a là une question de fait qu'il faut laisser à l'appréciation des commissaires : autant il semble inacceptable de voir un jockey arrêter sa monture dans son élan avant d'avoir passé le poteau, autant il serait ridicule de lui demander de sacrifier l'avenir d'un cheval pour décrocher un accessit.

Chacun sait que, dans une course réunissant un petit nombre de concurrents, il est rare que le second soit vraiment le meilleur après le gagnant. En effet, celui qui a la prétention de gagner s'attache au concurrent redoutable : il cherche à le battre pendant le parcours ; mais, s'il n'y parvient pas, il n'a plus de ressources à la fin contre des rivaux moins bons que lui, mais mieux ménagés. Le résultat dépend, en ce cas, de la tactique employée : et c'est ce qui rend le jeu de places si délicat.

BOÏARD.



LE MATCH HARRY SMYTH-BADGER

Le National Sporting Club de France a donné l'autre jour, dans sa coquette salle de la rue du Colysée (Gymnase Lefebvre) un match très intéressant entre Harry Smyth et Badger. Ce dernier triompha aux points. Le Comité du National, composé de MM Marc Gaucher, Harold Stembridge, Lefebvre et du professeur du club, Sam Mac Vea, nous promet de prochaines rencontres sensationnelles.

M. Figès, ayant donné sa démission de starter de la Société d'Encouragement, est remplacé par M. des Cordes, starter de la Société de Sport de France.

LE MATCH STADE-RACING

Une passe des Stadistes.

Ce match de Rugby, qui mettait aux prises le Stade Français et le Racing-Club pour la finale du Championnat de Paris, a été disputé dimanche dernier, au Vélodrome du Parc des Princes. Pour la sixième fois consécutive, c'est le Stade qui a remporté le titre de Champion de Paris, par 13 points à 3.

Malgré le temps, plusieurs milliers de personnes s'étaient rendues, dimanche dernier, au Parc des Princes, afin d'assister à un match très palpitant du Championnat de Paris. Le Stade Français et le Racing s'y disputaient l'honneur d'être champion de Paris. Comme d'habitude, empressons-nous de le dire, ce fut le Stade qui remporta la victoire. Mais la partie fut des plus intéressantes, et c'est avec difficulté que le Stade a réussi à marquer 13 points. L'essai converti en but que fit le R. C. F. étonna tous les spectateurs. A peine la seconde mi-temps était-elle commencée qu'on voyait un joueur se précipiter sur les buts du Stade et y déposer le ballon le plus élégamment du monde. Les Racingmen semblaient encore plus étonnés que les Stadistes de ce résultat, qu'ils n'osaient prévoir.

J. M.

Quelques Chiffres

J'ai été vivement pris à partie, dans un récent numéro de l'*Auto*, par mon confrère C. Faroux, à propos de certains chiffres que j'avançais dans mon article sur le Grand Prix des voiturettes.

Les deux points principaux contestés par M. Faroux sont les suivants :

1° Le calcul de la puissance des moteurs à 4 cylindres de 62 millimètres d'alésage pour 91 de course conduit à une pression moyenne de 7 kil. 6 pour l'explosion, chiffre invraisemblable par son exagération.

2° Les moteurs à grande vitesse angulaire ne peuvent marcher qu'avec une compression relativement faible.

Examinons successivement ces deux propositions. Les chiffres que nous avons indiqués sont les suivants : Moteur à 4 cylindres de 62 × 91, tournant à 2.300 tours-minute et donnant une puissance de 20 chevaux.

Voyons d'abord quelle est la pression moyenne supposée dans les cylindres pendant le temps du travail.

La surface de chaque piston est de

$$\pi \cdot \frac{\overline{6,2}^2}{4} = 30^{cmq}17$$

La force agissant est donc

$$p \times 30,17$$

p désignant la pression par centimètre cube.

Le travail de cette force est représenté par :

$$p \times 30,17 \times 0,91 \text{ kilogrammètres.}$$

En un tour du moteur, nous aurons deux coups moteurs, donc en tout

$$2\ p \times 30,17 \times 0,91 \text{ kilogrammètres.}$$

La puissance étant 20 chevaux, le travail par seconde est

$$75 \times 20 = 1.500 \text{ kilogrammètres}$$

et par minute

$$1.500 \times 60 = 90.000 \text{ kilogrammètres.}$$

D'où l'équation :

$$2\ p \times 30,17 \times 0,91 \times 2.300 = 90.000.$$

Ce qui nous donne

$$p = \frac{90.000}{2 \times 30,17 \times 0,91 \times 2.300} = 7 \text{ kil. } 1$$

et non pas 7 kil. 6.

Or, en cherchant dans les articles de M. Faroux, dans l'*Auto*, nous avons trouvé, à propos du moteur de course Bayard-Clément 1908 les données suivantes :

Dimensions 155 × 175. Nombre de tours 1.200. Quant à la puissance, elle dépassera, nous dit M. Faroux, 120 chevaux effectifs.

Si nous refaisons le calcul précédent avec nos 120 chevaux de puissance, nous trouvons une pression moyenne de 6 kil. 9, et cela, avec une compression d'environ 5 kil. 3.

Or, chacun sait que la pression moyenne dépend essentiellement de la compression préalable des gaz. Il est donc permis de penser qu'avec une compression de 6 kilogrammètres, par exemple, on atteindra cette pression moyenne de 7 kil. 1.

Notons d'ailleurs que nous admettons ce chiffre de 6 kilos de compression pour tenir compte de l'appauvrissement du diagramme dû à la grande avance à l'échappement qui sera nécessaire.

Voilà donc, nous semble-t-il, le premier point suffisamment élucidé.

Passons au deuxième, à savoir qu'un moteur à grande vitesse ne peut atteindre de hautes compressions.

Il est évident qu'un moteur qui tourne à 2.300 tours et qui a une compression de 6 kilos n'aura pas une vie très longue.

Les pressions maxima voisines de 22 ou 23 kilos obtenues à chaque explosion mettront à une rude épreuve le bâti du moteur et le châssis lui-même. Mais qu'importe que le moteur périsse s'il remporte auparavant la victoire ?

N'a-t-on pas construit, pour la Coupe de l'Empereur, l'an dernier, des moteurs monstrueux 180 × 75 tournant à 2.500 tours ? Pas un chauffeur ne voudrait un semblable moteur pour sa voiture, et les constructeurs eux-mêmes avaient admis que leurs voitures seraient usées après l'épreuve.

Il ne faut pas oublier, ce qu'on feint de croire pour les épreuves destinées soi-disant à des voitures pratiques, que la voiture de course est aussi différente de la voiture de tourisme que les pur-sang aux membres grêles qui gagnent le Grand Prix ressemblent peu aux braves canassons dont on exige un travail régulier. Attelez un Flying Fox dans les brancards d'un taxi, et vous verrez la recette à la fin du mois. Ce qui ne veut pas dire, par contre, que la rossinante à 0 fr. 10 les 300 mètres fera belle figure à Longchamp.

H. Petit.

ESSAI SUR L'ORGANISATION DES PARIS

Par RENÉ RIONDET

Possibilité de la création d'une organisation qui se maintiendrait dans les termes de la loi et qui, supprimant certains inconvénients du Pari Mutuel et des donneurs, offrirait des avantages qu'on trouvait chez ces derniers

Lorsqu'il se trouve en face de quelque difficulté, le Français a l'habitude d'employer toutes les ressources de son initiative à solliciter l'intervention de l'Etat. S'il se heurte à une fin de non recevoir, c'est alors seulement qu'il commence à songer à l'action individuelle.

La question des paris vient d'entrer dans cette seconde phase. Le Comité consultatif permanent des Courses, après avoir rejeté onze projets d'organisation des paris, a vu s'évanouir le seul sur lequel il avait laissé tomber ses préférences; il en a conclu, probablement en matière de consolation, que tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Il nous appartient donc maintenant, sans nous arrêter trop longtemps à cette dernière considération, de rechercher les moyens légaux d'aboutir à une situation préférable à celle qui résulte du *statu quo*.

La loi de 1891

Je dois d'abord ouvrir une parenthèse, afin d'expliquer aux profanes la raison d'être du trouble soulevé récemment à propos d'un texte qui date de 1891. La démonstration est très simple. Dès la promulgation de la loi de 1891, les prescriptions relatives à l'exploitation des paris à tous venants ont été appliquées d'une façon incomplète et intermittente. L'autorité a bien supprimé l'exploitation exagérée, mais elle a laissé subsister, par tolérance, les donneurs. C'est seulement au mois de septembre 1905, que le ministre actuel de l'Agriculture a décidé, peu de temps après son arrivée au pouvoir, l'application intégrale du texte législatif. De ce moment date l'effervescence. Ce rapide exposé nous permet de définir le quiproquo qui sévit à l'heure actuelle : lorsque la Société de Sport de France estime qu'une « sage et large tolérance devrait suffire pour donner satisfaction aux propriétaires éleveurs et ramener ceux qu'une modification dans l'ancien état de choses a pu éloigner des champs de courses », lorsque la sous-commission du Comité consultatif fixe ses préférences sur un projet à propos duquel les Sociétés de Courses ont émis « généralement les doutes les plus formels sur la légalité des opérations de l'association projetée », ce qu'elles voient, au fond, dans leurs rêves probablement, c'est le retour à la situation qui a précédé le mois de septembre 1905.

Pour parler net, un tel espoir est vain : du moment qu'une loi règle la question, elle doit être appliquée. Le régime de la tolérance intermittente affaiblit le pouvoir et énerve les esprits : il faut le rejeter. Certes, le texte de 1891 présente des lacunes; mais, plutôt que de chercher à s'accommoder de ses fissures, ne vaut-il pas mieux chercher loyalement une formule d'organisation respectant la lettre et l'esprit de la règle ?

La loi de 1891 prohibe l'exploitation du pari sur les courses de chevaux. La caractéristique de cette exploitation a été très nettement définie par M. Léon Renault, sénateur, lors de la discussion au Sénat : « C'est, dit-il, l'intention et le fait de réaliser, comme intermédiaire entre les parieurs, un bénéfice, un lucre personnels ». Le texte joint à cette première condition celle de recevoir les enjeux de tous venants.

Par contre, les paris particuliers sont licites. Lors de la discussion de la loi au Sénat, M. Bérenger, adversaire du projet, s'exprimait ainsi : « Il y a une chose qui est permise, qui doit toujours l'être, car on ne pourrait la frapper qu'à la condition de porter atteinte à la liberté de l'homme. Cette chose, c'est que chacun peut parier comme il l'entend et suivant le mode qui lui convient. Il ne s'agit pas de mettre aucune entrave à cela, et, à cet égard, les Sociétés de courses ont pleine satisfaction. Le pari continuera à s'exercer sur les hippodromes. Ce qu'on veut atteindre, c'est seulement une industrie malsaine, souvent malhonnête, qui a pour but, non pas de pratiquer le jeu par elle-même, mais d'y provoquer les autres et d'en tirer un bénéfice sans s'exposer à ses chances. Car c'est là la maison de jeu avec tous ses dangers. »

Possibilité d'une organisation

Dans ces conditions, s'ils ne veulent pas faire échec à la légalité, les joueurs doivent renoncer à leurs anciennes relations avec les donneurs. Certes, il sera difficile de réunir d'un autre côté toutes les facilités qu'ils rencontraient dans ce mode de pari. Mais on peut estimer néanmoins qu'il est possible de leur offrir légalement les principaux avantages qui s'y trouvaient et qui n'existent pas dans le Pari Mutuel, c'est-à-dire la faculté de parier à une cote fixe et l'organisation d'un marché à l'avance.

Le cadre choisi serait celui de l'Association qui satisferait en même temps aux termes de la loi de 1901 et à ceux de la l i de 1891.

En effet, d'une part, elle ne pourrait être, en aucune façon, considérée comme une « exploitation lucrative », puisqu'elle s'interdirait tout bénéfice. D'autre part, elle ne recevrait pas les enjeux de tous venants, puisqu'elle ne comprendrait qu'un nombre limité de membres recrutés selon certaines règles précises.

Mais la question importante est de savoir comment s'effectueraient les paris au sein de cette association. Car, du jour où les donneurs s'y livreraient à leur exploitation habituelle, l'association sous le couvert de laquelle s'abriterait une semblable dérogation à la loi deviendrait illicite et serait bientôt dissoute.

Principe de l'organisation

L'association idéale serait celle dont les membres pratiqueraient exclusivement les paris particuliers. On peut objecter qu'il est inutile de créer un organisme spécial afin d'user de cette faculté, qui est accordée à tous. Mais je tiens à prendre cette idée comme point de départ, car c'est elle qui va nous permettre d'établir la formule finale.

Le pari particulier suppose un parieur pour et un parieur contre; ce dernier, d'ailleurs, ne s'interdit pas de tenir vis-à vis d'un tiers ou même vis-à-vis de son opposant, le rôle de parieur pour par rapport à un autre cheval. De même, le parieur pour, lorsqu'il est convaincu, se trouve être aussi parieur contre tous les concurrents autres que sa sélection. De l'ensemble de ces paris particuliers, qui s'entrecroiseraient au sein d'une association, il résulte, à tout instant, une cote qui ressort normalement de l'offre et de la demande générales.

Dans l'organisation projetée, il s'agirait de centraliser cette offre et cette demande, d'interposer entre les parieurs pour et les parieurs contre une sorte de mécanisme, qui prendrait à son compte tous les paris, en se conformant strictement aux indications données par les disponibilités du marché. Un semblable rouage remplacerait les donneurs, sans jamais prendre, comme eux, position de parieur contre; car il resterait indifférent au milieu du marché, enregistrant les demandes et faisant ressortir leur répercussion sur les offres, de telle sorte que ce seraient les joueurs eux-mêmes qui, par leur situation de parieurs pour, rempliraient, vis à vis des cotes voisines, le rôle de parieurs contre.

Un organisme du même genre fonctionne déjà dans les Bourses de Marchandises : certaines de celles-ci, pour simplifier l'exécution des contrats, centralisent toutes les opérations dans une Caisse de liquidation. Dès qu'une opération est conclue, cette Caisse la prend à son compte, de telle sorte qu'elle reste seule engagée vis à vis de chacune des parties. Aussitôt qu'un acheteur et un vendeur ont fait une affaire, ils sont portés l'un comme acheteur, l'autre comme vendeur, vis à vis de la Caisse. Par ce fait, les opérations sont simplifiées ; de plus le marché se trouve élargi et le cours réel est dégagé, car on évite que les prix convenus dans les contrats individuels soient majorés ou atténués selon le degré de confiance ou les autres motifs spéciaux qui peuvent exister entre les contractants.

De même que ces Caisses de liquidation ont été créées pour centraliser les opérations effectuées entre particuliers, l'établissement d'un Livre unique centraliserait les paris particuliers.

Une semblable organisation pourrait être comparée à une sorte de bookmaker amorphe, c'est-à-dire à un bookmaker qui ne se livrerait pas à une exploitation lucrative; car alors que pour le donneur le but essentiel est de gagner toujours, quel que soit le vainqueur de la course, ici le but serait de ne réaliser ni perte, ni bénéfice, quel que soit le résultat de l'épreuve.

Elle ressemblerait à une sorte de Pari mutuel cristallisé, c'est-à-dire à un Pari mutuel qui paierait aux joueurs la cote ressortant au moment où ils jouent; mais avec cette différence juridique qu'elle ne constituerait à aucun titre une exploitation et ne s'adresserait pas à tous venants.

Enfin elle dégagerait la cote réelle; car, en dehors de toutes les compromissions semblables à celles qu'on pouvait redouter de la part des donneurs ou de toutes les manœuvres de la dernière heure semblables à celles du Pari mutuel, elle adopterait pour unique base les cours résultant de la demande et, par conséquent, de l'offre.

Ainsi établie, cette organisation serait légale. Mais elle encourrait le reproche justifié de vouloir faire au Pari mutuel une concurrence déloyale : elle serait attaquée comme étant un moyen destiné à tourner la loi de 1891 en se soustrayant au paiement du prélèvement fixé par l'article 5. Ce n'est pas là son but. D'autre part, comme l'association aurait pour objet de favoriser le succès des courses et d'encourager l élevage, comme elle serait principalement composée des éleveurs ou des propriétaires dont l'esprit de charité est bien connu, rien ne serait plus naturel que de prélever sur le montant des paris un pourcentage identique à celui du Pari mutuel et destiné, comme lui, à fournir des subsides aux Sociétés, à l'élevage et aux œuvres de bienfaisance. On devrait même augmenter ce pourcentage d'un quart de point ou d'un demi-point, de façon à constituer un fonds de réserve, qui formerait une sorte d'assurance mutuelle contre le déficit et qui permettrait aussi de donner plus d'élasticité au mécanisme de la cote.

Le taux ainsi fixé correspondrait au chargement que les donneurs faisaient autrefois subir à la cote, dans le but de s'assurer normalement un gain quelle que fût l'issue de la course. Seulement, l'opération pourrait être faite en sens inverse : le prélèvement serait effectué préalablement; en revanche, il n'y aurait pas de chargement de la cote.

Conclusion

L'organisation exposée ne se présenterait pas comme un rival du Pari mutuel. Au contraire elle concourrait, à côté de lui et par des voies différentes, à la même œuvre. Elle réunirait même les suffrages des partisans du Mutuel; car ceux-ci se féliciteraient de l'éloignement des grosses sommes, qui étouffaient les cotes, et se réjouiraient de posséder des indications plus sûres que celles qu'ils pouvaient avoir auparavant.

Un tel système supprimerait le soupçon des fraudes qu'éveillaient les donneurs ou la crainte des cachotteries qu'engendre le Pari mutuel. En écartant l'exploitation lucrative des paris, il fournirait mécaniquement des subsides aux Sociétés de courses, à l'élevage et aux œuvres de bienfaisance. Il permettrait aux parieurs d'engager leur argent à une cote fixe. Enfin, il rétablirait le marché à l'avance pour les grandes épreuves classiques.

En reprenant les termes que, dans son rapport sur la loi de 1891, M. Riotteau appliquait au Pari mutuel, on pourrait le présenter, à plus juste titre, comme « la forme de pari la moins propre à surexciter la passion des joueurs et à altérer la sincérité des épreuves »; il ne serait, en somme, que « l'intermédiaire désintéressé des parieurs qui useraient de leur droit de parier ».

René Riondet.

(Cliché de notre envoyé spécial).

L'Hiver aux Pyrénées

Les Pyrénées, elles aussi, ont voulu avoir leur concours de skis, qui, pour un début, a remporté un joli succès

Il existe, entre nos deux grandes chaînes de montagnes, les Alpes et les Pyrénées, je ne dirai pas une jalousie, mais une rivalité de tous les instants. Les alpinistes des Alpes ont pour la chaîne franco-espagnole le plus souverain mépris, et, à les entendre, le pic du Midi, la Maladetta, le mont Perdu, le Balaïtou, ne seraient guère plus difficiles que la butte Montmartre. Les Pyrénéistes se défendent, mais il faut avouer qu'ils sont un peu sacrifiés.

Après le succès du meeting d'hiver de Chamonix, les Pyrénées ont donc voulu avoir le leur, et nous devons reconnaître qu'il a été très réussi, encore que le vent du Sud ait rendu précisément, le jour du concours de sauts, la neige mauvaise. Plus d'un millier de personnes avaient répondu à l'appel des organisateurs et la petite ville des Eaux-Bonnes a présenté, pendant deux jours, une animation qu'elle connaît à peine pendant les mois d'été. Tous les véhicules du pays, les ânes, les chevaux tarbais durent être réquisionnés pour mener dans la nuit les spectateurs jusqu'à Gourette, où ils applaudirent aux sauts émotionnants des Suisses Hug, Iselin et Keller et de nos braves Alpins. Un déjeuner champêtre, non sur l'herbe, mais sur la neige, suivit, et c'était un curieux spectacle que ce millier d'excursionnistes campés dans cet admirable cirque que dominent le pic de Ger, le pène Medaa, le pène Sarrière et la latte de Bazen.

Ce premier essai a donné bonne confiance au Syndicat d'initiative, qui se promet de faire au moins aussi bien, l'année prochaine, que ce qu'on a fait dans les Alpes.

J. B.

Pour se rendre à Gourette.

Le concours de sauts se faisait à Gourette, à 10 kilomètres des Eaux-Bonnes, sur le flanc du pic de Ger.

En caravane

La neige était épaisse et les traîneaux mirent plus de trois heures pour la montée.

Au départ de la Course internationale.

Le départ était donné à la Cascade du Serpent. La course fut gagnée par le Dr Oscar Hüg, de Lausanne, suivi de Iselin (N° 8) ; le lieutenant Deville était troisième, le sergent Nevegent, quatrième.

LA SEMAINE A AUTEUIL

L'hippodrome d'Auteuil a repris maintenant ses réunions du jeudi et du dimanche 🏇 Au cours de celles-ci, nous assistons peu à peu à la rentrée des concurrents qui aspirent à devenir les cracks de la spécialité 🏇 Journaliste et Pierragno font coup double 🏇 Victoire plaisante de Samuelo dans le Prix Beugnot 🏇 🏇 🏇

C'est Auteuil qui tient l'affiche en ce moment: ses journées sont suivies avec un vif empressement, car, outre l'intérêt actuel des épreuves qui s'y disputent, elles nous offrent le spectacle de la rentrée des futurs protagonistes de la saison. Nous avons vu ainsi, l'autre jeudi, dans le Prix de Vaucresson, l'un des concurrents dont la carrière donne les plus grandes espérances : je veux parler de Saint Hilaire. Le hongre de M. Ephrussi abordait pour la première fois les gros obstacles d'Auteuil; il s'en est tiré à son avantage, sautant avec adresse et remportant une victoire facile, sinon glorieuse. Toujours est-il qu'il ne pouvait pas faire mieux qu'on ne lui a demandé. Parmi les battus, se trouvaient Fine Mouche II, Chateauvert, qui n'ont pas brillé trois jours plus tard, et Pignerol, dont ce début sur le steeple promettait mieux qu'elle n'a tenu dans le Prix Rigoletto. Le Prix Bougie nous a fait assister à la réapparition de Royal Visiteur et de Salomon : ces deux steeple chasers. dont la préparation semblait sommaire, se sont comportés modestement sur ce parcours de haies. C'est pourtant un autre steeple chaser, qui a gagné : le vieux Journaliste. Il montre, à l'heure actuelle, une forme excellente, semblable à celle dont il fit preuve en 1907, au début de l'année. Il vient, en effet, de réussir le même coup double que l'an dernier, en s'adjugeant le Prix Bougie et le Prix Saint-Sauveur.

Pierragno, lui aussi, vient de faire un coup double, dans le Prix de Bellevue et le Prix Rigoletto. A trois jours de distance, il a remporté les deux épreuves dans le même style pénible, battant la même Rosita III.

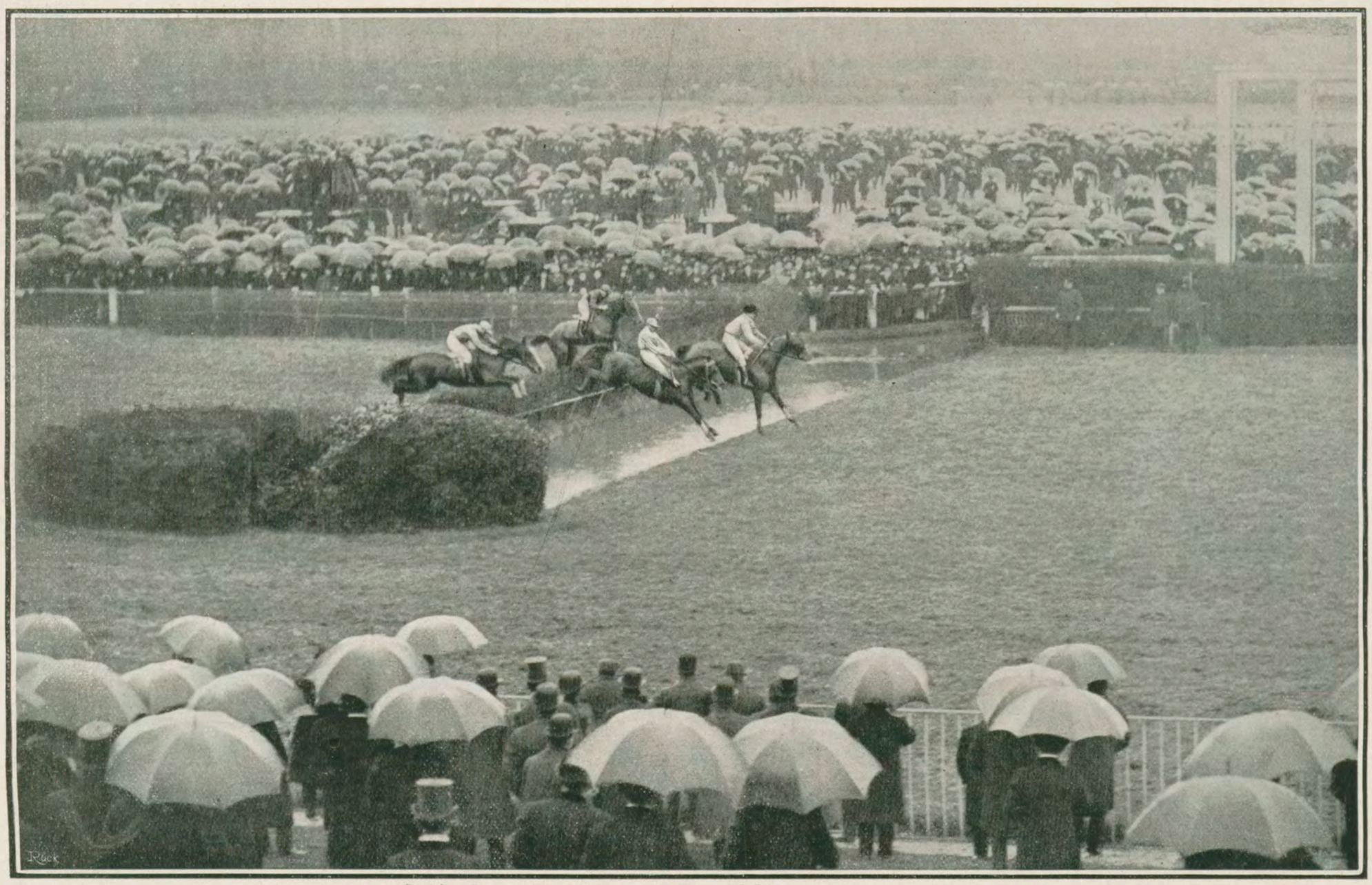
La course intéressante de dimanche a été le Prix Beugnot, course de haies handicap de 15.000 francs. Elle est revenue à Samuelo, un concurrent qui avait montré une bonne forme à Pau; ce vainqueur semble s'accommoder des longs parcours et des courses sévères : c'est une bonne recommandation. Par contre, Bol ne paraît pas aimer la distance : il s'est mal comporté. Pernod n'a pas figuré et a fini dernier. Par contre, il faut signaler la transformation rapide et remarquable d'Henri IV, qui n'avait pas sauté une haie l'autre jour. derrière Rolle, et qui a fourni une course magnifique,

Boïard.

Brantôme II Samuelo Sergent Kaboul II

L'arrivée du Prix Beugnot (haies, 3.500 mètres).

Master Bob II a mené devant Brantôme II et Pernod. Entre les tournants, Samuelo se rapprochait et, sur le plat, battait de trois longueurs Brantôme II.



Quasimodo Journaliste Pachico Colo

Le saut de la rivière dans le Prix Saint-Sauveur (steeple, 4.500 mètres).

Colo a mené, devant Pachico et Journaliste, jusqu'après le huit, où Quasimodo rejoignait Journaliste. Dans la ligne droite, le cheval de M. Fischhof avait réglé les leaders. Il était alors attaqué par Quasimodo, qu'il battait d'une encolure, après une très jolie lutte.

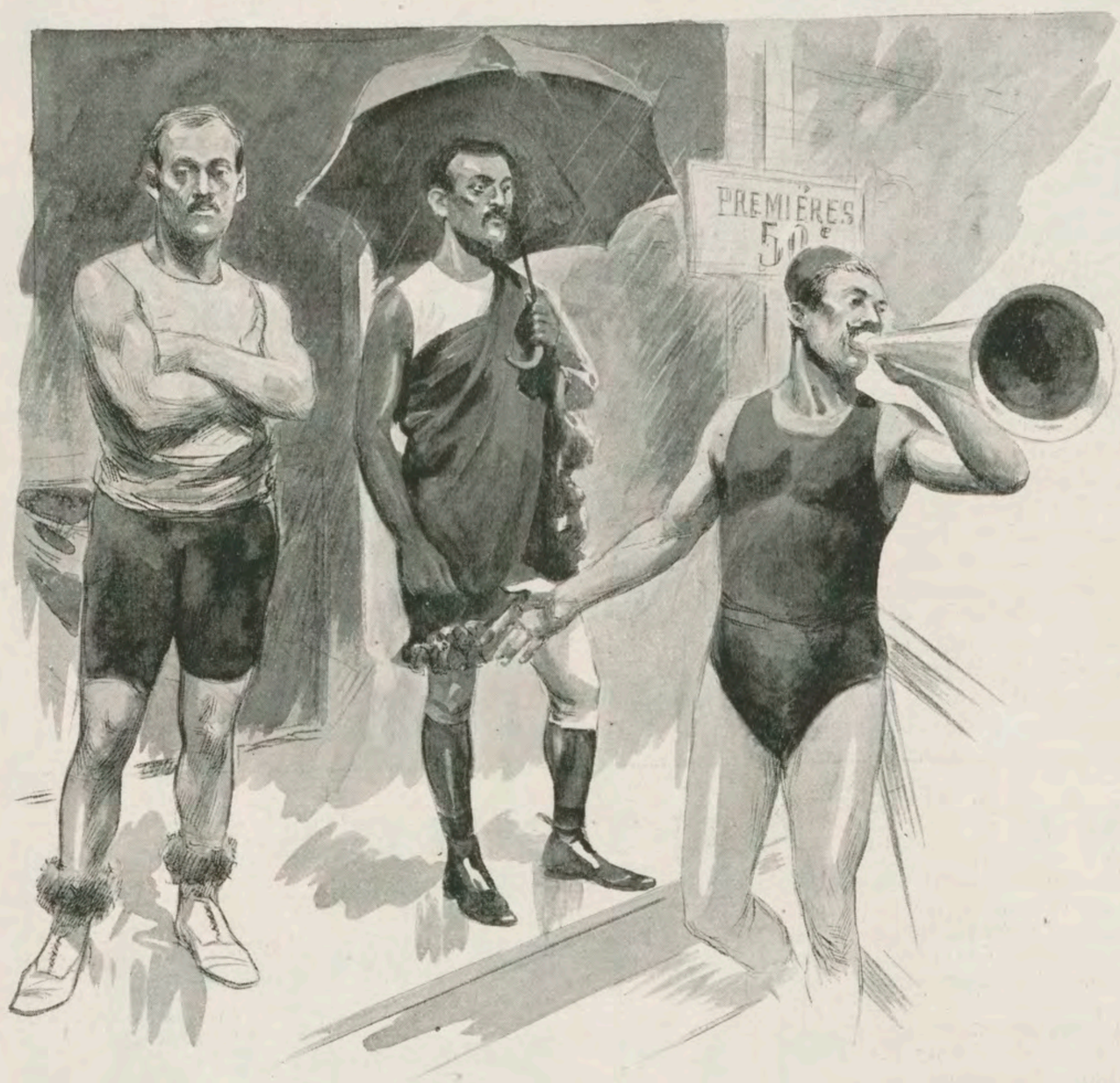
VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons termine les souvenirs de sa vie errante en racontant son déplacement à la foire de Monteti. Pour obtenir de la municipalité l'autorisation d'y monter ses arènes, Robin a promis au maire — attraction sensationnelle — d'avoir un nègre dans sa troupe. Mais au jour du départ, malgré le rendez-vous pris, le nègre n'est pas là. Que va dire la municipalité?

ø ø ø

Légèrement à l'écart, nous suivions des yeux cette scène en prêtant une oreille attentive au dialogue échangé. Nous nous demandions, très perplexes, comment cela allait se terminer.



— Entrez, entrez vous mettre à l'abri, criai-je au peuple qui courbait l'échine sous la pluie tombante.

Soudain, nous vîmes papa Robin froncer les sourcils, reculer de deux pas, et, le facies creusé d'un rictus sévère, arc-bouté sur ses cuisses massives, les deux poings campés sur la hanche :

— Le nègre, m'sieu l'adjoint, le nègre, dit-il, mais vous ne savez donc pas que s'il était ici, en liberté, vous n'y resteriez pas deux minutes ! Ah ! Ah ! Ah ! le nègre ! Mais vous n'y avez pas songé, imprudent petit jeune homme (l'adjoint approchait de la soixantaine), mais il vous aurait déjà bouffé le nez si jamais j'avais commis le malheur de le laisser s'approcher de vous à la distance qui, faites excuses, sépare en ce moment votre gnasse du mien. Le nègre ! Mais c'est féroce, ce bétail-là, et pour sûr que vous seriez rentré chez vot'bourgeoise avec un cyrano en pâté de foie si vous aviez seulement essayé de le voir d'un peu près.

Lancé dans ses explications, il poursuivit :

—Voyez-vous m'sieur, c't'homme-là, c'est pas l'même l'après-midi que le matin ; autant il est civilisé l'tantôt, autant dans la matinée il est féroce. C'est à croire qu'il vit deux existences dans une même journée ; jusqu'à midi, y a rien à faire, c'est un sauvage.

Et saisissant vigoureusement le malheureux adjoint par les revers de son veston, il ajouta :

— Tenez, voulez-vous que j'vous dise, eh bien, tel que vous me voyez, j'ai les foies blancs, tellement j'ai la frousse de ne pas l'avoir vu encore arriver. Songez donc, mais je suis obligé de le faire voyager dans une voiture à part, et au printemps j'le colle sans hésiter dans une cage, sans quoi, il me croûterait comme un rien les hommes qui l'accompagnent. Ah ! on voit bien qu'vous savez pas ce que c'est qu'un nègre de combat, car je ne présente que du nègre de combat, v's'entendez — ça voyage pas comme un conseiller municipal de Monteti, v's'avez pas l'air de vous en douter.

Il faut croire que le malheureux édile en avait assez entendu. Il fit, sur les talons, un demi-tour précipité, et s'en fut complètement abruti par les théories du père Robin, sur les dangers de laisser un nègre lutteur en liberté sur la grand'place de Monteti, avant que midi et demie au moins aient sonné à l'horloge de l'hôtel de ville.

Mais — ô miracle de persuasion ! — aux heures d'abattement avaient succédé chez Robin des minutes d'énergie farouche. Il était remonté, et prêt à tout.

— Vous l'avez vu, l'type, hein ? Eh bien, c'est pas tout ça, il va rappliquer encore ce tantôt, avec sa marotte du nègre. Oh ! y a pas à dire, si on n'en trouve pas, faut en fabriquer un, sans ça, c'est loupé pour revenir ici l'année prochaine, on pourra se mettre la ceinture.

Nous achevâmes de monter rapidement notre tour de toile, puis, comme l'heure s'avançait, toute la troupe s'en fut chez un petit marchand de vins tout proche pour y déjeuner. Comme nous nous attablions, nous nous aperçûmes qu'un des nôtres manquait à l'appel. C'était le père Robin. Où était-il ?

Un quart d'heure, une demi-heure s'écoulèrent, pas de Robin.

— Qu'est-ce que voulez, dit Devaux, mangeons. Il a dû aller à la mairie, régler le montant de l'emplacement.

— Mangeons.

On se mit à table, Robin n'apparaissait toujours pas.

Enfin, comme nous allions achever notre déjeuner, nous vîmes arriver papa Robin, souriant et joyeux, flanqué d'un grand diable qu'il tenait familièrement par le bras, et que, tous tant que nous étions, nous voyions pour la première fois.

— Eh bien, vous savez, nous dit-il, sans nous laisser le temps de l'interroger, ça y est, j'ai mon affaire.

— Quelle affaire ?

— Comment, quelle affaire ?

— Mais le nègre, parbleu.

— Oh ! chouette. Où est-il ?

— Le v'là.

Et, d'un geste triomphant, il nous désigna le. jeune homme qu'il avait amené avec lui

— Mais, tu nous achètes, s'exclama Devaux, il est blanc, ton nègre !

— Qu'ça fait, dit Robin, en clignant un petit œil malin, il est blanc, maintenant, ca n'a pas d'importance pourvu qu'il soit noir tout à l'heure.

Et il commanda à déjeuner pour lui et pour son nouveau pensionnaire.

— C'est pas tout ça, mes enfants, conclut-il, en sucrant son café, il va falloir se distribuer la besogne, car la question du moricaud nous crée un travail nouveau. Vous comprenez, c'client-là, il va falloir le badigeonner des pieds à la tête, y compris la tignasse puisque c't'animal-là est roux comme il n'est pas permis de l'être. Y a pas à tortiller, faut nous y mettre à trois ou quatre, pendant ce temps-là les autres s'habilleront et quand ils seront nippés, ils viendront le sécher en l'éventant avec de vieux cartons. Toi, Pons, tu feras le boniment à la porte.

Le boniment à la porte ! C'était un genre spécial auquel je n'étais pas très exercé. Il demande des qualités que je n'avais point, mais à la foire de Montéti, mon insuffisance notoire comme bonnisseur, n'avait aucune importance.

Somme toute, le père Robin avait pas mal dressé son plan de bataille pour parer aux inconvénients que la défection du nègre avait fait surgir ; tout s'annonçait pour le mieux, il n'y avait plus maintenant à en douter.

Hélas ! nous avions compté sans la traîtrise de l'injuste sort !

Tandis que soigneusement, à l'abri des regards *indiscrets*, Robin et ses complices,

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

transformaient à grands coups de pinceau, l'homme blanc en un nègre du plus beau noir, un petit nuage imprévu faisait une apparition timide à l'horizon. Il ne portait avec lui aucune mauvaise intention,ce petit nuage, mais enfin, il était là tout de même. Je le vis s'avancer, léger, guilleret, insouciant, abandonné au caprice du vent, masquant comme d'un tampon de ouate gris sombre, un coin du ciel tout bleu.

Ah ! le petit traître ! Comme il dissimulait bien son jeu,avec son air candide de ne pas y toucher ! Je l'aurais presque félicité d'être là, tant il faisait bien dans le paysage ! Ah ! le petit sournois ! Quel rôle hypocrite il jouait ! Il marchait en éclaireur, précédant la masse imposante et redoutab e des noirs camulus qui assombrissait soudain l'horizon d'une menace sur laquelle il n'y avait pas de doute à avoir.

Et tandis que s'obscurcissait le ciel, la peau du pensionnaire de Robin en faisait autant car là, derrière moi, dans la baraque, on le passait furieusement au badigeon, encore, et toujours !

Mais déjà sur la place, débouchait Tout-Monte ti. Je montai en parade, seul, assez inquiet, tendant sans me presser les cordes du tambour. Séance de tapage inharmonique mais précieuse, ô combien, pour capter l'attention de la clientèle.

Comme je tendais la peau d'âne, Alphonse Henry vient me rejoindre sur le tréteau.

— Ça y est, me dit-il, il est bien noir, la mixture y a mis assez de complaisance, elle est presque sèche. Dans quelques minutes, on va pouvoir le sortir.

Toute la troupe, Robin en tête, le chef capsulé d'un fez rouge, fut bientôt en parade. Seul, Devaux éventait encore à l'intérieur le bamboula qui finissait de sécher.

Déjà, le public s'amassait devant l'arène, attiré par les préliminaires de la première et sensationnelle séance offerte aux Montetitiens extasiés, et comme nous nous rangions en bataille, face à la foule :

— Faites monter Ali-Sidi, ordonna d'une voix impérative le père Robin.

Drapé dans un peplum rouge-ponceau, le nègre fit son apparition sur l'estrade.

Ce fut un succès de curiosité sans précédent.

— Ah ! monsieur Robin, lança une voix perdue dans la foule, c'est bien l'homme terrible dont vous m'avez parlé à la mairie !

C'était l'adjoint, le fameux adjoint au maire ; il avait éprouvé le besoin de se signaler à l'attention du directeur des arènes.

— Dites, Monsieur Robin, je monte, je vais le voir de près, il faut pourtant que j'y touche. Et, jouant des coudes,il se créa un passage pour accéder, à travers la foule, jusqu'à notre estrade. C'en était trop pour Robin. On le vit se précipiter jusqu'au pied du petit escalier qui commandait l'accès de la baraque, et d'un geste définitif, arrêtant le fonctionnaire trop amateur de lutte :

— Arrêtez, arrêtez, malheureux homme, supplia-t-il, vous allez faire un malheur. C'est vous qu'il a à l'œil c't'homme-là, que j'vous dis. Attendez qu'il ait lutté un peu, qu'il soit calmé. Sans ça, moi, j'réponds plus de rien ! Vous comprenez j'le connais un peu, mon pensionnaire.

J'ai tout de suite vu à son regard — car il vous a deviné dans la foule — que vot'-blair ne lui allait pas. Sûr qu'y s'est dit en parlant de vous : « C'frère-là, j'sens qu'j'ai envie de l'faire aux pattes. »

Tout à l'heure, tout à l'heure, quand y sera en état d'être approché, j'vous f'rai signe. Mais pour l'quart d'heure, restez tranquille, que j'vous dis.

Et il remonta sur le tréteau, la physionomie toute angoissée. C'est que papa Robin sentait bien que son calvaire n'était pas terminé.

Avec l'apparition du nègre, venait de coïncider, comme par hasard, celle de la pluie.

Oh ! un rien, quelques gouttes à peine, mais cet indice précurseur d'une avalanche prochaine valait que l'on s'en inquiétât. Les événements ne tardèrent pas à justifier nos appréhensions, l'eau du ciel s'abattit en fines gouttelettes sur la grande place de Monteti, juste au moment où elle aurait mieux fait de rester là où elle était.

— Entrez, entrez vous mettre à l'abri, criai-je au peuple qui courbait l'échine sous la pluie tombante.

A l'abri ! à l'abri où ? J'oubliais que l'arène était à ciel ouvert !

Qu'importe, malgré vents et tempêtes, la parade continuait.

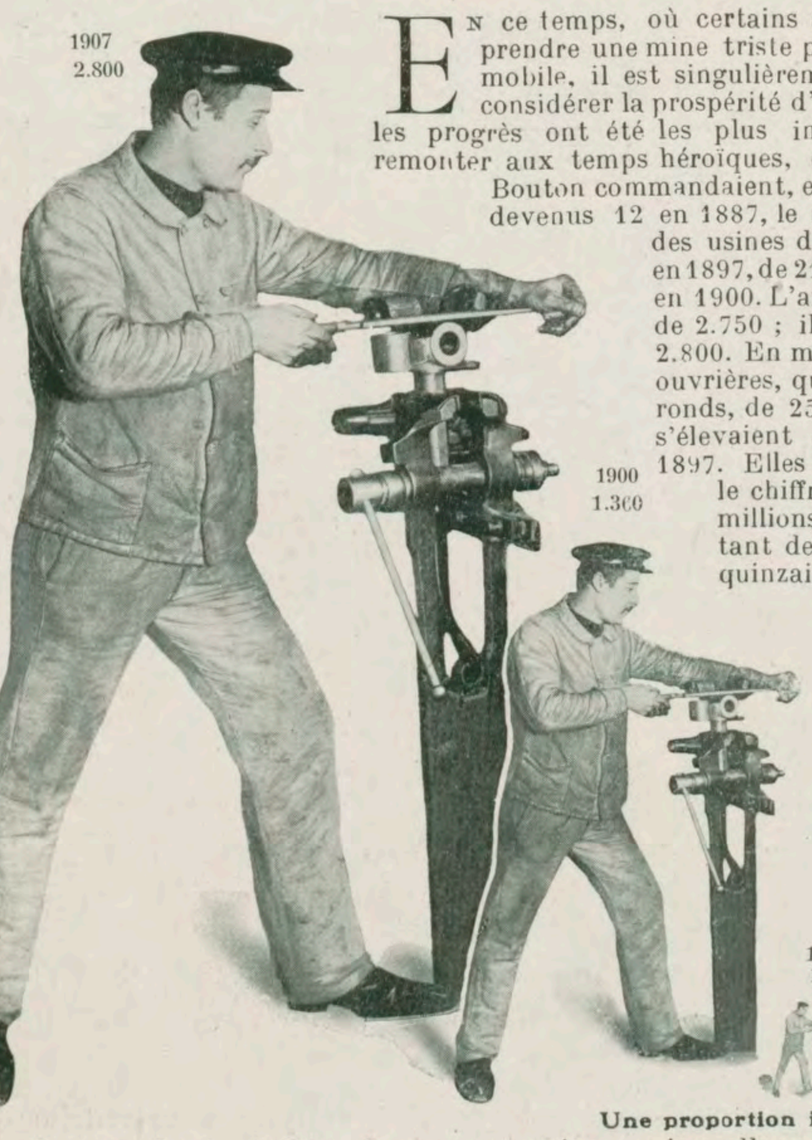
Papa Robin avait pris une décision héroïque ; comme il ne pensait pas que son nègre fût du meilleur teint, il n'avait pas hésité à le préserver sous une immense parapluie de cotonnade, et, tandis que, stoïques sous la douche, nous amusions la galerie, lui, souriant et béat, abritait sa fragile personne aux regards stupéfaits des Montetitiens. Ah ! tout Monteti devait penser, sans doute, que le sujet noir qu'on leur exhibait présentait une valeur marchande rarissime pour qu'on prît avec lui des précautions aussi infinies.

A suivre.

PAUL PONS.

Illustrations de DE PARYS.

VINGT ANS D'AUTOMOBILE



Une proportion intéressante.

En 1882, l'usine de Dion-Bouton comptait 4 ouvriers, elle en avait 12 en 1887. En 1892, ils étaient au nombre de 20, de 210 en 1897, de 1.360 en 1900, actuellement ils sont 2.800.

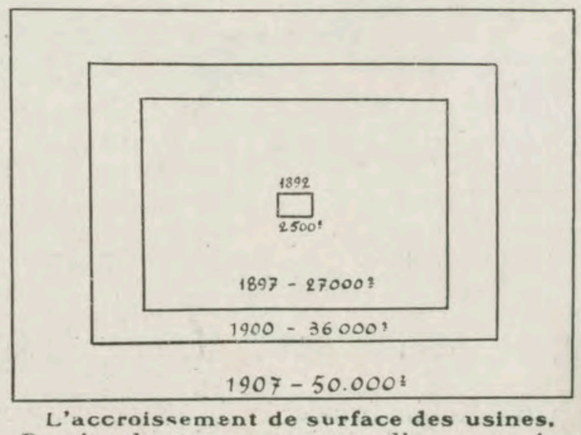
En ce temps, où certains se croient obligés de prendre une mine triste pour parler de l'automobile, il est singulièrement réconfortant de considérer la prospérité d'une des maisons dont les progrès ont été les plus impressionnants. Sans remonter aux temps héroïques, où MM. de Dion et Bouton commandaient, en 1882, à 4 ouvriers, devenus 12 en 1887, le nombre des ouvriers des usines de Puteaux, qui était, en 1897, de 210, était passé à 1.360 en 1900. L'année dernière, il était de 2.750 ; il est actuellement de 2.800. En même temps, les payes ouvrières, qui étaient, en chiffres ronds, de 25.000 francs en 1887 s'élevaient à 450.000 francs en 1897. Elles ont atteint en 1907 le chiffre formidable de six millions de francs. Le montant de la dernière paye de quinzaine était de 236.000 francs ; l'année dernière, la quinzaine correspondante n'avait été que de 229.000 francs.

La surface des ateliers a suivi la même progression. En 1882, ils couvraient environ 300 mètres carrés et 1.000 mètres carrés en 1887. Ils atteignaient 27.000 mètres carrés en 1897, 36.000 mètres carrés en 1900 et aujourd'hui ils couvrent près de 50.000 mètres carrés, cinq hectares !

Tout cela n'est pas des mots, mais des chiffres, sur la valeur desquels il n'est même pas besoin d'insister.

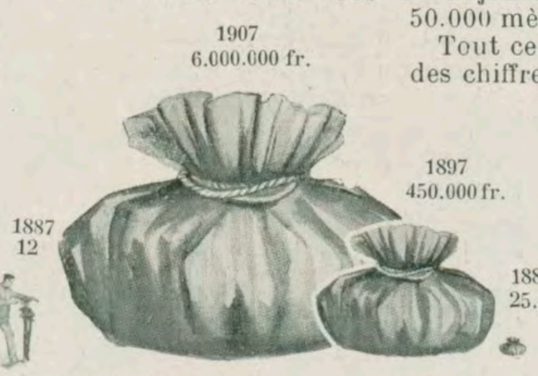
La valeur totale des ventes atteint pour les quatre derniers mois 6.291.000 francs contre 6.068.000 les quatre mois correspondants de l'an dernier.

J. B.



L'accroissement de surface des usines.

Parties de 300 m. en 1882, elles couvraient 1.000 m. en 1887, 2.500 en 1892, 27.000 en 1897, 36.000 en 1900 et 50.000 en 1907.



Ces bourses montrent comparativement les salaires payés en 1887, 1897, 1907 par les usines de Dion-Bouton.

En dix ans.

Ces chauffeurs figurent compar. le nombre de propriétaires de De Dion en 1898 et en 1907

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.